Gesetz-Sammlung

für die

Königlichen Preußischen Staaten.

Nr. 31.

(Nr. 9862.) Gesetz, betreffend den Erwerb des Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmens für den Preußischen und Hessischen Staat sowie Bildung einer Eisenbahn-Betriebs- und Finanzgemeinschaft zwischen Preußen und Hessen. Vom 16. Dezember 1896.

Wir Wilhelm, von Gottes Gnaden König von Preußen rc.

verordnen, unter Zustimmung beider Häuser des Landtages der Monarchie, was folgt:

§. 1.

Die Staatsregierung wird unter Genehmigung der beigedruckten Verträge, nämlich:

1) des Vertrages vom 8./9. Juli 1896, betreffend den Uebergang des Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen und Hessischen Staat, *(Anlage 1.)*

2) des Staatsvertrages zwischen Preußen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 23. Juni 1896 *(Anlage 2.)*

ermächtigt, nach Maßgabe der bezüglichen Vertragsbestimmungen in Gemeinschaft mit der Hessischen Staatsregierung das Unternehmen der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft käuflich zu erwerben und zunächst für gemeinsame Rechnung zu verwalten, sodann aber den gesammten Preußischen und Hessischen Staatseisenbahnbesitz zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft zu vereinigen.

§. 2.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, nach Maßgabe der im §. 1 gedachten Verträge in Gemeinschaft mit der Großherzoglich Hessischen Regierung den Umtausch von

111 900 000 Mark Stammaktien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in Schuldverschreibungen der dreiprozentigen Preußischen

Ausgegeben zu Berlin den 16. Dezember 1896.

konsolidirten Staatsanleihe und in Schuldverschreibungen der dreiprozentigen Hessischen Staatsanleihe

herbeizuführen und zu diesem Zweck Schuldverschreibungen der dreiprozentigen Preußischen konsolidirten Staatsanleihe in dem zur Ausführung der gedachten Verträge erforderlichen Betrage auszugeben.

§. 3.

Die Staatsregierung wird ermächtigt, in Gemäßheit der im §. 1 gedachten Verträge

a) von dem Baarbetrage von 41 Mark auf jede Aktie = 7 646 500 Mark den auf Preußen entfallenden Antheil,

b) zu den vertragsmäßigen Abfindungen:

  1) an den Vorsitzenden und die Mitglieder der Spezialdirektion der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft im Betrage von insgesammt 810 000 Mark den auf Preußen entfallenden Antheil,

  2) an die gegenwärtigen Mitglieder des Verwaltungsraths der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft im Betrage von 220 000 Mark den auf Preußen entfallenden Antheil,

c) zur erstmaligen baulichen Instandsetzung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn und zur Ergänzung der Betriebsmittel die Summe von 1 000 000 Mark,

d) zur Deckung schwebender Schulden der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft bis zur Höhe von 2 253 000 Mark den auf Preußen vertragsmäßig entfallenden Antheil

zu zahlen und

I. zur Deckung der im §. 3 unter a bis d vorgesehenen Mittel die Bestände der Reserve-Erneuerungs- ꝛc. Fonds, welche für die auf Preußischem Gebiet belegenen Strecken gebildet sind, sowie die Preußen gemäß Artikel 2 Absatz 3 und 4 des Staatsvertrages vom 23. Juni 1896 etwa sonst zustehenden Baarbestände, sobald solche dem Preußischen Staate zugefallen sein werden, zu verwenden;

II. zur Deckung der alsdann etwa noch verbleibenden Beträge Staatsschuldverschreibungen in entsprechender Höhe auszugeben;

III. etwa verbleibende Restbestände der genannten Fonds in Anrechnung auf die der Staatsregierung bewilligten noch offenstehenden Eisenbahnkredite zu verwenden.

§. 4.

Der Finanzminister und der Minister der öffentlichen Arbeiten werden ermächtigt, bei der Auflösung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft in Gemeinschaft mit der Großherzoglich Hessischen Regierung nach Maßgabe des §. 2

Absatz 1 des Vertrages vom 8./9. Juli 1896 den Kaufpreis für den Erwerb der Bahn unter Verwendung der in den §§. 2 und 3 dieses Gesetzes bewilligten Mittel, soweit jener auf Preußen antheilig entfällt, zu zahlen, beziehungsweise auf die Staatskasse zu übernehmen.

Der Finanzminister wird ferner ermächtigt, nach Maßgabe des Staatsvertrages vom 23. Juni 1896 in Gemeinschaft mit der Hessischen Regierung die bisher begebenen Anleihen des bezeichneten Eisenbahnunternehmens, soweit dieselben nicht inzwischen getilgt sind, zur Rückzahlung zu kündigen, sowie auch den Inhabern der Schuldverschreibungen dieser Anleihen die Rückzahlung der Schuldbeträge oder den Umtausch gegen Preußische beziehungsweise Hessische Staatsschuldverschreibungen anzubieten und die Bedingungen des Angebots festzusetzen. Insoweit von dieser Ermächtigung in der Weise Gebrauch gemacht werden sollte, daß den Inhabern zum Umtausch ihrer Schuldverschreibungen nur Hessische Staatsschuldverschreibungen angeboten werden, ist der Finanzminister ermächtigt, die zur Durchführung des Umtausches erforderlichen Mittel bis zur Höhe des Betrages, welcher bei baarer Rückzahlung der Anleihen auf Preußen entfallen würde, baar zur Verfügung zu stellen. — Die von Preußen aufzuwendenden Mittel sind durch Verausgabung eines entsprechenden Betrages von Staatsschuldverschreibungen aufzubringen.

§. 5.

Ueber die Ausführung der im §. 4 getroffenen Bestimmungen, soweit sie sich auf Preußen beziehen, hat die Staatsregierung dem Landtage bei jedesmaliger Vorlage des Etats der Eisenbahnverwaltung Rechenschaft zu geben.

§. 6.

Wann, durch welche Stelle und in welchen Beträgen, zu welchem Zinsfuß, zu welchen Bedingungen der Kündigung und zu welchen Kursen die Schuldverschreibungen verausgabt werden sollen (§§. 2, 3 und 4), bestimmt, soweit nicht durch die im §. 1 angeführten Verträge Bestimmung getroffen ist, der Finanzminister.

Im Uebrigen kommen wegen Verwaltung und Tilgung der Anleihen und wegen Verjährung der Zinsen die Vorschriften des Gesetzes vom 19. Dezember 1869 (Gesetz-Samml. S. 1197) zur Anwendung.

§. 7.

Jede Verfügung der Staatsregierung über die nach dem §. 1 in das Preußische Eigenthum übergehenden Eisenbahnstrecken durch Veräußerung bedarf zu ihrer Rechtsgültigkeit der Zustimmung beider Häuser des Landtages.

Diese Bestimmung bezieht sich nicht auf die beweglichen Bestandtheile und Zubehörungen dieser Eisenbahnstrecken und auf die unbeweglichen insoweit nicht, als dieselben nach der Erklärung des Ministers der öffentlichen Arbeiten für den Betrieb der betreffenden Eisenbahnstrecken entbehrlich sind.

§. 8.

Dieses Gesetz tritt am Tage seiner Verkündigung in Kraft.

Urkundlich unter Unserer Höchsteigenhändigen Unterschrift und beigedrucktem Königlichen Insiegel.

Gegeben Neues Palais, den 16. Dezember 1896.

(L. S.) Wilhelm.

Fürst zu Hohenlohe. v. Boetticher. Miquel. Thielen. Bosse.
Frhr. v. Marschall. Frhr. v. Hammerstein. Schönstedt. Frhr. v. d. Recke.
Brefeld. v. Goßler.

Anlage 1.

Vertrag,

betreffend

den Uebergang des Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmens auf den Preußischen und Hessischen Staat.

Vom $\frac{8.}{9.}$ Juli 1896.

Zwischen der Königlich Preußischen Staatsregierung, vertreten durch
den Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Kirchhoff,
den Geheimen Ober-Finanzrath Lehnert und
den Regierungsrath Teßmar

und der Großherzoglich Hessischen Staatsregierung, vertreten durch
den Ministerialrath Michell und
den Geheimen Ober-Baurath Wetz

einerseits und dem Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft andererseits ist unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Genehmigung beider Staaten, sowie nach erfolgter Zustimmung der Generalversammlung der Aktionäre der vorgenannten Eisenbahngesellschaft folgender Vertrag abgeschlossen worden:

§. 1.

Die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft tritt an den Preußischen und Hessischen Staat ihr gesammtes bewegliches und unbewegliches Vermögen mit

allen ihr zustehenden Rechten und obliegenden Verpflichtungen zu vollem Eigenthum ab. Es gehen daher außer den Bahnanlagen nebst Zubehör, den Dienstwohngebäuden und Dispositionsgrundstücken sämmtliche Fonds der Gesellschaft, die Materialienbestände, die Betriebsmittel, sowie alle dem Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmen zustehenden Rechte und Gerechtigkeiten ohne irgend welche Ausnahme auf die beiden Staaten über.

§. 2.

Der für die Abtretung dieser Rechte (§. 1) von den beiden Staaten zu zahlende Kaufpreis beträgt 89 520 000 Mark.

Außerdem übernehmen die beiden Staaten die Prioritätsanleihen sowie alle sonstigen Schulden der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft als Selbstschuldner.

§. 3.

Das Eigenthum der einzelnen Theile des Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmens geht auf jeden der beiden Käufer nach Maßgabe der zwischen diesen getroffenen Abmachungen unmittelbar über. Für die sämmtlichen Schulden und Verbindlichkeiten der Gesellschaft haften beide Käufer als Gesammtschuldner. Die Käufer verpflichten sich, die Gesellschaft für alle Ansprüche, welche etwa gegen dieselbe für die Zukunft von dritten Personen erhoben werden könnten, schadlos zu halten. Die Forderungen der Gesellschaft werden von beiden Käufern gemeinsam erworben. In das Pachtverhältniß der angepachteten Strecken tritt diejenige der beiden Regierungen, auf deren Gebiet dieselben liegen oder an deren zukünftige Eigenthumsstrecken dieselben anschließen, an Stelle der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft ein.

§. 4.

Mit dem 1. des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrages folgenden Monats erfolgt die Auflösung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

Die Liquidation wird für Rechnung der beiden Staaten von der seitens des Königlich Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten zu bezeichnenden Behörde bewirkt.

§. 5.

Die beiden Staaten sind verpflichtet, vom Tage der Auflösung der Gesellschaft an, den Inhabern von Aktien der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft gegen Abtretung ihrer Rechte, d. h. gegen Einlieferung ihrer Aktien nebst zugehörigen Talons und Dividendenscheinen für 1896 und folgende eine Abfindung anzubieten und zwar:

für je eine Aktie à 600 Mark Schuldverschreibungen im Gesammtwerthe von 700 Mark, und zwar der dreiprozentigen konsolidirten Preußischen Staatsanleihe zum Nennwerthe von zweihundert Mark sowie Schuldverschreibungen der dreiprozentigen Hessischen Staatsanleihe

zum Nennwerthe von fünfhundert Mark mit Zinsscheinen für die Zeit vom 1. Januar 1896 und außerdem eine baare Zuzahlung von 41 Mark für jede Aktie.

Die beiden Staaten werden in Höhe der umgetauschten Aktien Aktionäre der Gesellschaft und üben als solche nach Maßgabe ihres Besitzes an Aktien das statutarische Stimmrecht gemeinsam aus. Die Stimmberechtigung der Aktionäre regelt sich von der Perfektion dieses Vertrages ab in der Weise, daß jede Aktie Eine Stimme gewährt, wogegen die Vorschriften im §. 11 des Gesellschaftsstatuts außer Kraft treten.

Die Bekanntmachung des Angebots erfolgt spätestens 14 Tage vor dem Beginn des Umtausches in den Gesellschaftsblättern. Dieselbe ist sechsmal in Zwischenräumen von wenigstens einem Monat zu wiederholen. Zu dem Umtausche werden die beiden Staaten eine Frist von einem Jahre bewilligen.

§. 6.

Die beiden Staaten sind verpflichtet, ein Jahr nach erfolgter Auflösung der Gesellschaft der mit der Liquidation beauftragten Behörde den Kaufpreis für die Abtretung des Unternehmens (§. 2) unter Anrechnung des auf die umgetauschten Aktien (§. 5) entfallenden Liquidationsbetrages behufs statutmäßiger Vertheilung an die Inhaber der Aktien zur Verfügung zu stellen.

Gleichzeitig sind die Inhaber der Aktien durch die Gesellschaftsblätter aufzufordern, binnen einer Frist von drei Monaten ihre Aktien an die Gesellschaftskasse gegen Empfangnahme ihres Antheils an dem Kaufpreise abzuliefern.

Die nach Ablauf der angegebenen dreimonatlichen Frist nicht abgehobenen Beträge werden mit der Maßgabe bei der gesetzlichen Hinterlegungsstelle eingezahlt, daß die Auszahlung nur gegen Rückgabe der Aktien oder auf Grund eines die Aktien für kraftlos erklärenden rechtskräftigen Ausschlußurtheils erfolgen darf.

§. 7.

Die Uebergabe des Kaufobjektes wird am 1. des zweiten auf die Perfektion dieses Vertrages folgenden Monats bewirkt. Es soll jedoch bereits vom 1. Januar 1896 ab die Verwaltung und der Betrieb des Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmens für Rechnung der beiden Staaten erfolgen, so daß also die Einkünfte der Bahn schon von diesem Tage ab den Staaten zufallen.

Die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, welche in der Zwischenzeit die Verwaltung im Interesse der beiden Staaten in bisheriger Weise durch ihre Verwaltungsorgane führen läßt, wird sich in allen wichtigen Angelegenheiten der vorgängigen Zustimmung des Königlich Preußischen Ministers der öffentlichen Arbeiten versichern.

Die Gesellschaft verpflichtet sich, alsbald nach der Perfektion dieses Vertrages das noch Erforderliche zur Uebertragung des Gesellschaftseigenthums an die beiden Staaten zu veranlassen. Behufs der erforderlichen Uebertragung des Grundeigenthums auf dieselben soll derjenige Beamte der Hessischen Ludwigs-

Eisenbahngesellschaft zur Abgabe der Auflassungserklärung beziehungsweise zur Eigenthumsübertragung ermächtigt sein, welchen in jedem einzelnen Falle die Königlich Preußische beziehungsweise die Großherzoglich Hessische Staatsregierung benennen wird.

§. 8.

In Bezug auf die Verwaltung des Unternehmens bis zum Zeitpunkt des Uebergangs desselben auf die beiden Staaten verbleibt es bei den Bestimmungen des Statuts.

Der Verwaltungsrath hat das Interesse der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft gegenüber den beiden Staaten, soweit es sich um die Erfüllung dieses Vertrages handelt, wahrzunehmen und gerichtlich und außergerichtlich zu vertreten.

Bis zur Beendigung der Liquidation der Gesellschaft wird der Verwaltungsrath alljährlich in bisheriger statutmäßiger Weise gewählt. Einer Deponirung von Aktien der Gesellschaft seitens der Mitglieder des Verwaltungsraths bedarf es fernerhin nicht mehr.

Die gegenwärtigen Mitglieder des Verwaltungsraths erhalten an Stelle der ihnen statutmäßig zustehenden Tantieme, welche ihnen zuletzt für das Jahr 1895 gewährt wird, eine einmalige Gesammtabfindung von 220 000 Mark.

§. 9.

Das gesammte Beamten- und Dienstpersonal der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, mit Ausnahme des Vorsitzenden und der Mitglieder der Spezialdirektion, tritt mit dem Uebergange des Unternehmens auf die beiden Staaten in den Dienst der von ihnen mit der Verwaltung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn zu betrauenden Behörde über, welche die mit jenem Personal zur Zeit des Ueberganges bestehenden Verträge zu erfüllen hat.

Die Pensions-, Wittwen- und Waisenkasse der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn bleibt nach dem betreffenden Reglement bestehen, insoweit nicht im Einverständniß mit der zuständigen Kassenverwaltung eine anderweitige Regelung stattfindet.

Die beiden Staaten treten in alle rücksichtlich der erwähnten Kasse von der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft übernommenen Verbindlichkeiten ein. Die reglementsmäßigen Rechte der Gesellschaft werden künftig durch die zur Verwaltung der Hessischen Ludwigs-Eisenbahn eingesetzte Eisenbahnbehörde ausgeübt.

Dem zeitigen Vorsitzenden und den zeitigen Mitgliedern der Spezialdirektion bleiben ihre vertragsmäßigen Ansprüche vermögensrechtlicher Natur gewahrt, sofern nicht ein Abkommen mit denselben wegen Ablösung ihrer Ansprüche getroffen werden sollte.

§. 10.

Seitens der Königlich Preußischen und der Großherzoglich Hessischen Staatsregierung wird die Genehmigung der Landesvertretungen sobald als thunlich herbeigeführt werden.

Dieses Abkommen wird hinfällig, wenn zu demselben die landesherrliche Genehmigung beider Staaten nicht bis zum 1. Juli 1897 erlangt worden ist.

§. 11.

Die Bestimmungen dieses Vertrages sollen nach dessen Perfektion für die Hessische Ludwigs-Eisenbahngesellschaft die Geltung statutarischer Bestimmungen haben, sodaß also dieser Vertrag als Nachtrag zum Gesellschaftsstatut anzusehen ist.

§. 12.

Alle durch den gegenwärtigen Vertrag und zur Durchführung desselben entstehenden Kosten und sonstigen Spesen sind von den übernehmenden Staaten zu tragen. Die Stempelgebühren bleiben außer Ansatz.

So geschehen zu Berlin, den 8. Juli 1896.

(L. S.) Kirchhoff. (L. S.) Lehnert. (L. S.) Teßmar.

Darmstadt, den 9. Juli 1896.

(L. S.) Michell. (L. S.) Wetz.

Mainz, den 9. Juli 1896.

Der Verwaltungsrath der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft.

In Verhinderung des Präsidenten:

(L. S.) Hedderich.

Anlage 2.

Staatsvertrag

zwischen

Preußen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes.

Vom 23. Juni 1896.

Zum Zwecke einer Vereinbarung über die nach Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn zu errichtende gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes haben zu Bevollmächtigten ernannt:

Seine Majestät der König von Preußen:

Allerhöchstihren Unterstaatssekretär, Wirklichen Geheimen Rath Ludwig Brefeld,

Allerhöchstihren Ministerialdirektor, Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Dr. Paul Micke,

Allerhöchstihren Wirklichen Geheimen Ober-Regierungsrath Hermann Kirchhoff,

Allerhöchstihren Geheimen Finanzrath Friedrich Lehmann,

Allerhöchstihren Regierungsrath Hugo Teßmar;

Seine Königliche Hoheit der Großherzog von Hessen und bei Rhein:

Allerhöchstihren Geheimen Rath Carl von Werner,

Allerhöchstihren Ministerialrath Gustav Michell,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Finanzrath Ludwig Ewald,

Allerhöchstihren Geheimen Ober-Baurath Arthur Wetz,

Allerhöchstihren Finanzrath Dr. Gustav Clemm,

welche unter dem Vorbehalte der landesherrlichen Ratifikation nachstehenden Vertrag abgeschlossen haben:

I. Die Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn. Im Allgemeinen.

Artikel 1.

(1) Die Hessische Ludwigsbahn soll, sobald sie von beiden Staaten auf Grund eines gemeinsamen Angebots käuflich erworben ist, nach der Gebietsangehörigkeit der einzelnen Strecken unter beide Staaten vertheilt werden. Nach

erfolgter Theilung soll der beiderseitige Eisenbahnbesitz zu einer gemeinsamen Verwaltung vereinigt werden.

Kaufobjekt.

(2) Den Gegenstand des gemeinsam von der Preußischen und der Hessischen Regierung abzuschließenden Kaufgeschäfts bildet das gesammte Unternehmen der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft mit allem Zubehör und allen sonstigen Rechten und Verpflichtungen der Gesellschaft.

Erwerbspreis.

(3) Der für den Erwerb des Hessischen Ludwigsbahnunternehmens von beiden Käufern gemeinsam aufzubringende Preis besteht in

a) der den Aktionären zu gewährenden Abfindung,
b) den etwa nach Maßgabe des Kaufvertrages zu gewährenden sonstigen Abfindungen,
c) der von den Käufern zu übernehmenden gesammten Anleiheschuld der Gesellschaft.

Umtausch der Aktien und Obligationen.

(4) Die Hessische Regierung wird die nach Maßgabe des mit der Gesellschaft abzuschließenden Verstaatlichungsvertrages ihrerseits zum Umtausch der Aktien anzubietenden dreiprozentigen Schuldverschreibungen des Hessischen Staates der Preußischen Regierung so zeitig zur Verfügung stellen, daß mit dem Umtausch selbst rechtzeitig begonnen werden kann. Die Prioritätsanleihen der Gesellschaft werden, soweit dies nach Lage des Geldmarktes und sonstiger in Betracht kommender Umstände thunlich erscheint, aufgerufen. Bei der Kündigung ist den Inhabern der Obligationen der Umtausch gegen Preußische und Hessische Staatsschuldverschreibungen möglichst im Verhältniß des beiderseitigen Antheils am Erwerbspreise anzubieten.

II. Auseinandersetzung zwischen den beiderseitigen Regierungen nach der Verstaatlichung der Hessischen Ludwigsbahn.

Artikel 2.

Vertheilung des Kaufobjekts unter die Käufer.

Das Kaufobjekt (Artikel 1 Absatz 2) wird nach folgenden Bestimmungen unter die Käufer vertheilt:

Die Bahnanlagen nebst Zubehör.

(1) Die von der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft betriebenen Bahnstrecken gehen mit allem ihrem Zubehör, insbesondere mit allen auf denselben vorhandenen baulichen Anlagen sowie mit allen zu denselben gehörenden Rechten und Pflichten, ferner mit allem sonstigen Eigenthum der Gesellschaft, auch wenn dasselbe wie z. B. die Dispositionsgrundstücke, Steinbrüche, altes Verwaltungsgebäude u. s. w. zum Bahnbetrieb nicht erforderlich ist, in das Eigenthum beziehungsweise in den Pachtbesitz desjenigen der beiden Vertragsstaaten über, auf dessen Gebiet sie belegen sind. Mit den hiernach auf jeden der beiden Staaten übergehenden Theilstrecken sollen denselben auch die anschließenden, auf fremdem Staatsgebiet belegenen, im Eigenthum oder Pachtbesitz der Gesellschaft befindlichen Strecken in gleicher Weise zufallen. Mit dem Pachtbesitz gehen zugleich die aus den Pachtverträgen erwachsenden Rechte und Verbindlichkeiten über.

(2) Die beim Uebergange des Unternehmens vorhandenen Materialbestände und Betriebsmittel bleiben ungetheilt in der Gemeinschaft. Der ideelle Antheil der beiden Staaten bestimmt sich nach dem Verhältniß ihrer Betheiligung an der Uebernahme des Erwerbspreises. Der bei der Uebernahme vorhandene Bestand ist nach dem Buchwerth festzustellen.

Materialbestände und Betriebsmittel.

(3) Forderungen der Gesellschaft und die sonstigen Rechte derselben aus Verträgen gehen ungetheilt auf die Käufer über, soweit nicht die nachstehenden Bestimmungen eine abweichende Vereinbarung enthalten:

Forderungen und sonstige Rechte der Gesellschaft aus Verträgen.

a) Die vertragmäßigen Rechte, welche der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft in dem anliegenden mit der Großherzoglich Hessischen Regierung unter dem 3. November 1894 geschlossenen Vertrage in Bezug auf den Staatszuschuß zu den garantirten Linien eingeräumt sind, gehen auf die Gemeinschaft über. Auf die nach den Bestimmungen im Absatz 5a für Rechnung der Hessischen Regierung auszuführende Erweiterung des Bahnhofs Worms und Erbauung der Brücke daselbst, finden die Bestimmungen des Artikels 11, fünfter Absatz des gegenwärtigen Vertrages Anwendung, und zwar die Bestimmung im letzten Satze daselbst vorbehaltlich der Abrechnung derjenigen Beträge, welche sich nach den im Vertrage vom 3. November 1894 von der Hessischen Regierung übernommenen Zuschüssen zu dem Baukapital beziehungsweise zur Verzinsung desselben ergeben. Im Uebrigen tritt der Vertrag vom 3. November 1894 mit dem Erwerb des Hessischen Ludwigsbahnunternehmens durch die beiden Regierungen außer Kraft.

A.

b) Auf Forderungen, welche zu den unter 4 erwähnten Fonds gehören, finden die für diese Fonds vorgesehenen Bestimmungen Anwendung.

c) Forderungen auf Zahlung des Kaufpreises für die am 1. April 1896 noch im Miteigenthum der Gesellschaft befindlichen demnächst zum Verkauf gelangenden Grundstücke, welche durch den Umbau des Bahnhofs Frankfurt a. M. entbehrlich geworden sind, fallen der Preußischen Regierung ebenso wie das Miteigenthum an diesen Grundstücken allein zu.

d) Etwaige Rückzahlungen auf die von der Gesellschaft geleistete Subvention zum Bau der Gotthardbahn werden nicht besonders unter die Käufer vertheilt, sondern als Betriebseinnahmen der Finanzgemeinschaft verrechnet.

(4) Die Bestände der Fonds kommen nach dem Verhältniß des Antheils beider Regierungen am Erwerbspreise unter dieselben zur Vertheilung, soweit nicht in Nachstehendem eine abweichende Bestimmung getroffen ist:

Fonds.

a) Der bei dem Abschluß der Betriebsrechnung des letzten für Rechnung der Gesellschaft geführten Verwaltungsjahres unverwendet gebliebene Bestand geht ungetheilt in die Betriebsrechnung des folgenden Jahres über.

Betriebsfonds.

Reserve- und Erneuerungsfonds.

b) Die Reserve- und Erneuerungsfonds gehen mit den Strecken, für welche sie gebildet sind, in das Eigenthum desjenigen der beiden Vertragsstaaten über, welchem nach der unter 1 getroffenen Bestimmung die Strecken zufallen sollen. Zu diesem Zwecke werden die Bestände dieser Fonds, soweit sie zur Deckung anderweiter Verbindlichkeiten der Gesellschaft Verwendung gefunden haben, aus den verfügbaren Mitteln hergestellt beziehungsweise ergänzt.

Schulden und Verbindlichkeiten der Gesellschaft.

(5) Die Schulden und Verbindlichkeiten der Gesellschaft gehen ungetheilt auf die Käufer über, soweit sie nicht mit dem Erwerbspreise zur Vertheilung gelangen (Artikel 3 Absatz 1) oder in Nachstehendem eine abweichende Vereinbarung getroffen ist:

a) Die nach dem Vertrage vom 3. November 1894 von der Hessischen Ludwigsbahngesellschaft übernommenen Verpflichtungen zur Erweiterung des Bahnhofs Worms und Erbauung einer Eisenbahnbrücke daselbst gehen auf die Hessische Regierung allein über; desgleichen alle aus dem Bau der Linie Flonheim—Wendelsheim etwa noch rückständigen Bauverpflichtungen.

b) Alle etwaigen Ansprüche der Hessischen Regierung auf Erstattung der von ihr in Folge der übernommenen Garantieleistung für die garantirten Strecken übernommenen Zuschüsse erlöschen mit der Durchführung der Verstaatlichung.

c) Die Verbindlichkeit, welche der Gesellschaft daraus erwachsen ist, daß sie die Beamtenkautionen nicht angelegt, sondern für eigene Zwecke verwendet hat und dadurch Schuldner der Beamten geworden ist, wird, soweit nicht die Erstattung aus bereiten Mitteln der Gesellschaft erfolgen sollte, von beiden Staaten nach Maßgabe ihrer Betheiligung am Erwerbspreise übernommen und mit dem Eintritt in die Betriebsgemeinschaft durch Einzahlung der betreffenden Summen erledigt.

d) Auf Verpflichtungen, welche den unter 4 bezeichneten Fonds obliegen, finden die für diese Fonds vorgesehenen Bestimmungen Anwendung.

Aufbringung des Erwerbspreises durch die Käufer.

Artikel 3.

Theilungsgrundsatz.

(1) Von dem Erwerbspreise trägt die Hessische Regierung vorweg den Betrag der Baukosten für die Strecke Flonheim—Wendelsheim. Im Uebrigen soll für die Betheiligung beider Staaten an dem im Artikel 1 Absatz 3 bezeichneten Erwerbspreise das Verhältniß maßgebend sein, in welchem sich der Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben des Jahres 1894 — ausschließlich der Staats- und Gemeindesteuern (siehe Artikel 10 Absatz 4) — auf die nach Artikel 2 in das Eigenthum eines jeden der beiden Staaten übergehenden Theile des Hessischen Ludwigsbahnunternehmens vertheilen würde.

Pachtstrecken.

(2) Die auf die Pachtstrecken entfallenden Einnahmen und Ausgaben sollen hierbei nur zur Hälfte in Ansatz gebracht und dem Antheil desjenigen Staates zugerechnet werden, welcher die Pachtstrecken gemäß Artikel 2 erhält.

(3) Die Betriebseinnahmen werden jedem Theile gesondert zugeschieden, wie sie in Wirklichkeit auf den einzelnen Strecken erwachsen sind. Die Einnahmen aus den Garantiezuschüssen des Hessischen Staates werden hierbei nur zur Hälfte in Ansatz gebracht und dem Antheil desjenigen Staates zugerechnet, welcher die garantirten Strecken erhält.

Einnahmen.

(4) Für die Betriebsausgaben soll als Theilungsgrundsatz gelten, daß die Kosten der Bahnverwaltung nach Maßgabe der hierfür thatsächlich auf den beiderseitigen Strecken verwendeten Ausgaben, und die Kosten der Transportverwaltung nach Verhältniß der auf den beiderseitigen Strecken durchlaufenen Lokomotiv- und Wagenachskilometer, die Kosten der allgemeinen Verwaltung den Kosten der Bahnverwaltung und der Transportverwaltung nach ihrem ziffermäßigen Verhältniß zugerechnet und in gleicher Weise wie diese vertheilt werden.

Ausgaben.

(5) Einnahmen und Ausgaben, für welche ein angemessener anderweiter Maßstab der Vertheilung nicht gegeben ist, werden den Kosten der allgemeinen Verwaltung ab- beziehungsweise zugerechnet.

(6) Für die Uebergangszeit bis zur Durchführung der vorstehend vereinbarten Auseinandersetzung werden beide Regierungen die vorläufigen Antheile festsetzen, nach welchen vorbehaltlich der späteren Ausgleichung der Erwerbspreis von beiden Staaten zu übernehmen ist, insbesondere der Betrag der beiderseits zum Umtausch der Aktien zu beschaffenden dreiprozentigen Staatsschuldverschreibungen sowie der Antheil an der Verzinsung, Tilgung beziehungsweise Konvertirung der Anleihen zu bemessen ist.

Vorläufige Antheile.

Artikel 4.

Zur erstmaligen vollen baulichen Instandsetzung der Hessischen Ludwigsbahn und zur Ergänzung der Betriebsmittel derselben wird von der Preußischen Regierung ein Betrag von 1 Million Mark und von der Hessischen Regierung ein solcher von 3 Millionen Mark zur Verfügung gestellt und von der Gemeinschaftsverwaltung zu obigem Zwecke verwendet werden.

Erstmalige Instandsetzung der Hessischen Ludwigsbahn.

Artikel 5.

(1) Nach dem Uebergange der Hessischen Ludwigsbahn auf die beiden Staaten wird für die vorläufige Verwaltung derselben eine gemeinschaftliche Direktion in Mainz eingesetzt.

Vorläufige Verwaltung.

(2) Dieselbe soll die Verwaltung der Hessischen Ludwigsbahn bis zum Beginn des folgenden Rechnungsjahres der Preußischen Staatseisenbahnen für gemeinsame Rechnung führen.

Dauer.

(3) Der Verwaltungsetat wird von der Preußischen Regierung nach Benehmen mit der Hessischen Regierung festgestellt.

Verwaltungsetat.

(4) Die von dem Zeitpunkte ab, mit welchem die Verwaltung nach dem Kaufvertrage für Rechnung beider Staaten erfolgen soll, bis zum Beginn des folgenden Rechnungsjahres der Preußischen Staatseisenbahnen aufkommenden Be-

Vertheilung des Ueberschusses.

triebsüberschüsse werden nach Maßgabe der Antheile am Erwerbspreise vertheilt. Vor dieser Vertheilung wird für die Strecke Flonheim—Wendelsheim der einer $1^1/_2$ prozentigen Verzinsung des Baukapitals entsprechende Betrag zu Gunsten der Hessischen Regierung ausgeschieden.

III. Einrichtung einer gemeinsamen Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes. Betriebsgemeinschaft.

Artikel 6.

Ausdehnung.

(1) Mit dem Beginn des auf die Uebernahme der Hessischen Ludwigsbahn folgenden Rechnungsjahres der Preußischen Staatsbahnen werden die von beiden Staaten zu übernehmenden Theile der Ludwigsbahn einschließlich der Pachtstrecken sowie die Oberhessischen Bahnen und die im Eigenthum des Hessischen Staates stehenden Nebenbahnen, die bis dahin in Betrieb genommen sind, mit Ausnahme der an die Main—Neckarbahn anschließenden Nebenbahnen Eberstadt—Pfungstadt, Weinheim—Fürth, Bickenbach—Seeheim mit dem gesammten Preußischen Staatseisenbahnbesitz nach näherer Bestimmung der Artikel 8 ff. zu einer Betriebsgemeinschaft vereinigt werden.

Main-Neckarbahn.

(2) Die dem Preußischen beziehungsweise dem Hessischen Staate zustehenden Antheile an der Main—Neckarbahn werden gleichfalls in diese Gemeinschaft einbezogen werden, sobald die bestehende Main—Neckarbahn-Gemeinschaft durch Abmachung mit der betheiligten Großherzoglich Badischen Regierung aufgelöst sein wird. In diesem Falle treten die drei oben genannten Nebenbahnen ebenfalls in die Gemeinschaft ein.

Künftige Erweiterung.

(3) Künftig dem Eisenbahnbesitz beider Staaten hinzutretende Bahnen sollen gleichfalls von der Gemeinschaft betrieben werden, sofern nicht auf den Wunsch der Hessischen Regierung im einzelnen Falle eine Ausnahme hiervon vereinbart wird.

Finanzielle Gemeinschaft.

Artikel 7.

Grundsatz.

(1) Der Betrieb der vereinigten Bahnen soll für Rechnung beider Staaten in der Weise erfolgen, daß sämmtliche Betriebseinnahmen und -Ausgaben (wegen der Steuern siehe Artikel 10 Absatz 4) als gemeinsame anzusehen sind und der Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben unter beide Staaten nach dem in den Artikeln 8 ff. vereinbarten Theilungsmaßstabe vertheilt wird. Die im Betriebe, im Mitbetriebe oder im Pachtbesitz eines der beiden kontrahirenden Staaten befindlichen fremden Bahnlinien sowie die im Betriebe, im Mitbetriebe oder im Pachtbesitz Dritter befindlichen, im Eigenthum der beiden kontrahirenden Staaten stehenden Bahnen oder Bahnstrecken sollen ebenfalls als zu dieser Gemeinschaft gehörig angesehen werden.

Main-Neckarbahn.

(2) Die Antheile beider Staaten an den Betriebsüberschüssen der Main—Neckarbahn sowie die Betriebsüberschüsse der an die Main—Neckarbahn anschließenden Nebenbahnen Eberstadt—Pfungstadt, Weinheim—Fürth und Bickenbach—Seeheim sollen bis zu der künftigen Einbeziehung dieser Bahnen in die Betriebsgemeinschaft

dem Ueberschusse der Gemeinschaft zugerechnet werden und mit demselben zur Vertheilung kommen.

(3) Im Uebrigen sollen die Einkünfte beider Staaten aus ihrer Betheiligung an anderen nicht in die Betriebsgemeinschaft fallenden Bahnen von der finanziellen Gemeinschaft ausgeschlossen bleiben.

Nicht in die Gemeinschaft fallende Rechte an Eisenbahnen.

Ermittelung des Antheilsverhältnisses beider Staaten an dem Ertrage der Finanzgemeinschaft.

Artikel 8.

Preußische Theilungsziffer.

(1) Der Ueberschuß der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, welcher sich bei dem Betriebe der Preußischen Staatsbahnen in dem Jahre 1894/95 ergeben hat, bildet unter Zurechnung des Antheils an dem Betriebsüberschuß der Hessischen Ludwigsbahn (einschließlich der Hälfte des Betriebsüberschusses der Pachtstrecken), welcher nach der im Artikel 3 Absatz 1 bis einschließlich 5 vorgesehenen Berechnung für das Jahr 1894 auf die in das Eigenthum des Preußischen Staates übergehenden Theile der Hessischen Ludwigsbahn entfallen würde und des Preußischen Antheils an dem Reinertrage der Main-Neckarbahn aus dem Jahre 1894, die für den Preußischen Antheil maßgebende Theilungsziffer.

Hessische Theilungsziffer.

(2) Der Antheil an dem Betriebsüberschusse der Hessischen Ludwigsbahn, welcher nach der im Artikel 3 Absatz 1 bis einschließlich 5 vorgesehenen Berechnung für das Jahr 1894 auf die in das Eigenthum des Hessischen Staates übergehenden Theile der Hessischen Ludwigsbahn (einschließlich der Hälfte des Garantiezuschusses des Hessischen Staates) entfallen würde und der Betriebsüberschuß der Oberhessischen Bahnen sowie der Nebenbahnen Nidda-Schotten, Stockheim-Gedern, Hungen-Laubach aus dem Jahre 1894/95 unter Zurechnung des Hessischen Antheils an dem Reinertrage der Main-Neckarbahn, sowie des Betriebsüberschusses der Strecke Eberstadt-Pfungstadt aus dem Jahre 1894 und von $1^1/_2$ Prozent der Baukosten für die Strecke Flonheim-Wendelsheim bilden die für den Hessischen Antheil maßgebende Theilungsziffer.

Main-Neckarbahn.

(3) Bei Ermittelung der Reinerträge der Main-Neckarbahn sind die aus besonderen Mitteln der beiden Staaten bestrittenen Ausgaben mit zu berücksichtigen.

Theilungsmaßstab.

(4) Beide Theilungsziffern ergeben den für die Vertheilung des künftigen jährlichen Betriebsüberschusses geltenden Theilungsmaßstab vorbehaltlich der sich aus den Bestimmungen des Artikels 11 ergebenden Aenderungen.

Artikel 9.

Berechnung der Betriebsüberschüsse für die Theilungsziffern.

Für die Festsetzung des im Artikel 8 bezeichneten Theilungsmaßstabes sollen die Ueberschüsse der Betriebseinnahmen über die Betriebsausgaben, welche sich auf den zu einer Finanzgemeinschaft zu vereinigenden Bahnen ergeben haben, nach den Rechnungsabschlüssen ermittelt und nach Maßgabe der folgenden Bestimmungen berichtigt werden:

1) Es sollen die gesammten Aufwendungen für Pensionen und Wartegelder der Beamten, welche aus dem Dienste der Gemeinschaftsbahnen

pensionirt worden sind, sowie für Versorgung ihrer Hinterbliebenen, mögen dieselben aus den Fonds der bestehenden Pensionskassen entnommen oder aus Staatsfonds gedeckt sein, den Betriebsausgaben — insoweit nicht in denselben enthalten — zugerechnet, die Einnahmen dieser Kassen dagegen den Betriebseinnahmen zugerechnet werden. Die Zinsen der Vermögensbestände der Kassen und die aus den Beständen dieser Kassen behufs Erfüllung der statutmäßigen Leistungen gemachten Zuzahlungen sowie etwaige Zuschüsse aus sonstigen Fonds bleiben bei Berechnung der Einnahmen außer Ansatz. Die Bestimmung dieses Absatzes findet jedoch keine Anwendung auf die Einnahmen und Ausgaben der Preußischen Allgemeinen Wittwen-Verpflegungsanstalt und auf die Einnahmen der Hessischen Civildiener-Wittwenkasse.

2) Von den Betriebsausgaben sind die Aufwendungen für Staats-, Gemeinde- und sonstige öffentliche Steuern in Abzug zu bringen.

3) Mit Rücksicht darauf, daß bei der Hessischen Ludwigsbahn durch die Einführung der bei den Preußischen Staatsbahnen in Bezug auf die Verkehrseinrichtungen und Beförderungspreise, die Unterhaltung, Erneuerung und Ergänzung der Bahnanlagen und Betriebsmittel, die Besoldungen der Beamten sowie die Wohlfahrtseinrichtungen für Beamte und Arbeiter bestehenden Normen und Grundsätze künftig sowohl eine Aenderung in den Betriebseinnahmen wie den Betriebsausgaben eintreten wird, soll der nach vorstehenden Bestimmungen berechnete Ueberschuß der Einnahmen über die Ausgaben bei der Hessischen Ludwigsbahn um 8 Prozent gekürzt werden.

4) In der Betriebsrechnung der Preußischen Staatsbahnen sollen diejenigen Beträge, welche in Folge der mit dem Jahre 1895/96 eingeführten, veränderten Buchung und Verrechnung der Frachten für Betriebsdienstgüter, der Werthbeträge für die Wiederverwendung noch brauchbarer Altmaterialien und der Erstattung von Haftpflichtentschädigungen bei den Einnahmen und Ausgaben des Jahres 1894/95 am Jahresschlusse abgesetzt und zugesetzt sind, den Einnahmen und Ausgaben dieses Jahres wieder zugerechnet werden.

Artikel 10.

Berechnung der künftigen Betriebsüberschüsse für die Vertheilung.

(1) Bei Ermittelung der jährlichen Betriebsüberschüsse der Gemeinschaft werden die statutmäßigen Einnahmen und Ausgaben der Beamtenpensionskassen den Betriebseinnahmen und -Ausgaben der Gemeinschaftsverwaltung mit den im Artikel 9 Absatz 1 bezeichneten Ausnahmen zugerechnet. Alle Aufwendungen der beiden Regierungen für die Gewährung von gesetzlichen Pensionen und Hinterbliebenengeldern zu Gunsten der Beamten, welche aus dem Dienste der Gemeinschaftsbahnen pensionirt werden oder pensionirt worden sind, sollen von der Gemeinschaft erstattet und den Jahresbetriebsausgaben zugerechnet werden.

(2) Von den Kosten der Centralverwaltung der Preußischen Staatsbahnen sollen 90 Prozent den Betriebsausgaben zugerechnet werden.

(3) Die für Ergänzung der Bahnanlagen und Betriebsmittel erforderlichen Aufwendungen, welche nach den für Preußen jeweilig geltenden Verwaltungsgrundsätzen nicht in den Titeln des Betriebsausgabe-Etats vorgesehen werden, sollen den Betriebsausgaben nicht zugerechnet werden.

(4) Jeder Staat zahlt die auf seinen Eisenbahnbesitz entfallenden Staats-, Gemeinde- und sonstigen öffentlichen Abgaben aus dem ihm zufallenden Reinertrage.

Artikel 11.

Erweiterung des Eisenbahnbesitzes beider Staaten. Erwerb bestehender Bahnen.

(1) Der Preußischen Regierung bleibt die Erweiterung ihres Eisenbahnbesitzes durch kaufweise Uebernahme bestehender Bahnen überlassen. Dieselben treten mit dem Beginn des auf die Erwerbung folgenden Rechnungsjahres in die Gemeinschaft ein, indem der Theilungsziffer Preußens (Artikel 8 Absatz 1) eine Zinsvergütung von 3,25 Prozent der für die Erwerbung gemachten Aufwendungen zugerechnet wird. Diese Bestimmung findet auf alle in die Zeit vom Beginn des Jahres 1895/96 bis zum Beginn des auf die Uebergabe der Hessischen Ludwigsbahn folgenden Rechnungsjahres fallenden Erwerbungen fremder Bahnen durch Preußen in gleicher Weise Anwendung. Unter denselben Bedingungen bleibt die Erwerbung auf Hessischem Gebiet belegener oder an solche anschließender Eisenbahnstrecken, sofern dieselbe Preußischerseits für die Zwecke der Gemeinschaft als erwünscht anerkannt wird, der Hessischen Regierung überlassen. Sollte vorbezeichnete Voraussetzung nicht zutreffen, so bleibt die Hessische Regierung gleichwohl berechtigt, die betreffende Bahn zu erwerben. Letztere ist von der Betriebsgemeinschaft für Rechnung des Hessischen Staates zu betreiben, sofern nicht auf den Wunsch der Hessischen Regierung im einzelnen Falle eine Ausnahme hiervon vereinbart wird.

Neue Bahnen für Rechnung Hessens a) mit bereits bewilligten Krediten.

(2) Bezüglich der in der Anlage bezeichneten neuen Bahnen, für welche zur Zeit des Abschlusses dieses Vertrages der Hessischen Regierung Kredite auf gesetzlichem Wege eröffnet sind, soll, sofern die Bedingungen, von denen die Ausführung nach den gesetzlichen Bestimmungen abhängig gemacht ist, erfüllt werden, eine Zinsvergütung von $1\frac{1}{2}$ Prozent eines den Höchstbetrag von 32 Millionen Mark nicht übersteigenden Baukapitals der Theilungsziffer (Artikel 8 Absatz 2) des Hessischen Staates zugerechnet werden, sobald dieselben in die Finanzgemeinschaft eintreten. Der Eintritt erfolgt mit dem Beginn des nächsten auf die Betriebseröffnung der ganzen Strecke folgenden Rechnungsjahres. Bis zu diesem Zeitpunkt wird die Verwaltung für Rechnung des betreffenden Staates durch die Betriebsverwaltung der Gemeinschaft nach Maßgabe der im Artikel 3 festgesetzten Theilungsgrundsätze vorbehaltlich anderweiter Vereinbarungen geführt.

b) künftige Bahnen.

(3) Die Hessische Regierung bleibt auch fernerhin berechtigt, neue Eisenbahnlinien auf ihre Rechnung bauen zu lassen; der Eintritt solcher Bahnen in die

Finanzgemeinschaft bedarf besonderer Verständigung (wegen des Eintritts in die Betriebsgemeinschaft siehe Artikel 6 Absatz 3).

Neue Bahnen für Rechnung Preußens.

(4) Neue Bahnen, welche für Rechnung des Preußischen Staates ausgeführt werden, treten nach Maßgabe der im Absatz 2 vorgesehenen Bestimmungen in die Finanzgemeinschaft ein. Mit dem Eintritt derselben in die Gemeinschaft soll eine Zinsvergütung von $1\frac{1}{2}$ Prozent des Baukapitals der Theilungsziffer (Artikel 8 Absatz 1) des Preußischen Staates zugerechnet werden. Diese Bestimmung findet auf alle in der Zeit vom Beginn des Jahres 1895/96 bis zum Beginn des auf die Uebergabe der Hessischen Ludwigsbahn folgenden Rechnungsjahres dem Betriebe übergebenen neuen Bahnen in gleicher Weise Anwendung. Für die im Jahre 1894/95 eröffneten Nebenbahnen soll eine Zurechnung von $1\frac{1}{2}$ Prozent des Anlagekapitals nur für den Theil des Rechnungsjahres bis zur Betriebseröffnung erfolgen.

Ergänzungsanlagen und Beschaffungen für Sonderrechnung der beiden Staaten.

(5) Aufwendungen für solche Ergänzungsanlagen (Bau zweiter und fernerer Gleise, Umbau von Bahnhöfen 2c., einschließlich solcher auf den Nebenbahnen), deren Verrechnung nach den für Preußen geltenden Verwaltungsgrundsätzen nicht zu Lasten des Betriebsetats zu erfolgen hat, trägt jede Regierung für die von ihr in die Gemeinschaft gebrachten Linien. Dergleichen Aufwendungen für die Vermehrung der Betriebsmittel werden nach dem Verhältniß des Antheils der beiden Staaten am Betriebsüberschuß des vorhergehenden Rechnungsjahres auf beide Staaten vertheilt. Die Projekte für Ergänzungsanlagen auf Hessischen Linien werden der Hessischen Regierung rechtzeitig mitgetheilt und werden etwaige Wünsche derselben thunlichst berücksichtigt werden. Für solche Bauten und Beschaffungen, welche vom Beginn des Rechnungsjahres 1895 beziehungsweise 1895/96 ab für Sonderrechnung eines der beiden Staaten ausgeführt werden oder ausgeführt worden sind, wird eine Zinsvergütung von drei Prozent der dafür aufgewendeten Beträge der Theilungsziffer des Staates, von welchem dieselben aufgewendet sind, bei der Vertheilung der Ueberschüsse der auf die Ausführung folgenden Rechnungsjahre zugerechnet.

Main-Neckarbahn.

(6) Eine gleiche Zurechnung von drei Prozent zur Theilungsziffer eines Staates erfolgt bezüglich aller seit dem 1. Januar 1895 von dem betreffenden Staat aufgewendeten oder noch aufzuwendenden Beträge für die Main-Neckarbahn, durch welche nach den für diese Bahn geltenden Grundsätzen das für die Vertheilung des Betriebsüberschusses maßgebende Baukapital der Main-Neckarbahn erhöht wird.

Aufwendungen für die erstmalige Instandsetzung der Hessischen Ludwigsbahn.

(7) Die Bestimmungen im Absatz 5 finden keine Anwendung auf die gemäß Artikel 4 für die Instandsetzung der Hessischen Lusdwigsbahn aufzuwendenden Beträge.

Veräußerungen.

(8) Wenn Theile der zur Gemeinschaft gehörenden Bahnen veräußert werden, so fällt der daraus erzielte Erlös demjenigen Staate zu, der Eigenthümer der betreffenden Bahnstrecke ist. Handelt es sich bei dieser Veräußerung um ganze Bahnstrecken oder Theilstrecken, so wird eine Zinsvergütung von drei Prozent des

Erlöses der Theilungsziffer des betreffenden Staates abgeschrieben; eine solche Abschreibung findet dagegen nicht statt bei Veräußerungen von Grundbesitz, Gebäuden und sonstigen Anlagen, welche zum Bahnbetriebe nicht erforderlich sind und für die Zwecke der Betriebsgemeinschaft als entbehrlich anerkannt werden.

Aenderung der Zinssätze.

(9) Es bleibt vorbehalten, im Wege der Verständigung eine entsprechende Aenderung der Zinssätze eintreten zu lassen, sobald unter beiden Regierungen Einverständniß darüber herrscht, daß die bedungenen Zinssätze den thatsächlichen Verhältnissen nicht mehr entsprechen.

IV. Einrichtung der Verwaltung und Betriebsleitung der in die Gemeinschaft einzubringenden Hessischen Eisenbahnstrecken.

Artikel 12.

Etatsverhältnisse.
Aufstellung des Etats.

(1) Die Verwaltung der nach vorstehenden Abmachungen zu einer Finanzgemeinschaft vereinigten Preußischen und Hessischen Bahnen erfolgt nach den jeweilig gültigen Verwaltungsvorschriften für die Preußischen Staatsbahnen auf Grund Eines — einschließlich der außerordentlichen Ausgaben (Artikel 11 Absatz 5) — für die Gesammtheit aufgestellten Etats. In demselben wird der an Hessen zu zahlende Antheil am Betriebsüberschuß als Ausgabe gebucht werden, so daß sich der Betrag, um welchen die Betriebseinnahmen die Betriebsausgaben übersteigen, als Betriebsüberschuß der Preußischen Staatseisenbahnen darstellt.

Mittheilung an Hessen.

(2) Die auf die Hessischen Linien bezughabenden Etatsvoranschläge werden der Hessischen Regierung rechtzeitig mitgetheilt und werden etwaige Wünsche derselben (insbesondere hinsichtlich der auf Hessische Rechnung entfallenden außerordentlichen Ausgaben sowie der zu Lasten der Gemeinschaft auszuführenden und bei Titel 8 des Betriebsetats zu verrechnenden Ergänzungsanlagen auf Hessischen Bahnstrecken) thunlichst berücksichtigt werden.

Im Uebrigen bleibt die Bemessung der in den Preußischen Staatshaushalt einzustellenden gemeinsamen Einnahmen und Ausgaben der Preußischen Regierung überlassen, so daß für den Hessischen Staatshaushalt nur der Hessische Antheil am Betriebsüberschusse sowie die Aufbringung der Mittel für die auf Hessische Rechnung entfallenden außerordentlichen Ausgaben in Betracht kommt.

Rechnungslegung.

(3) Die Revision der Betriebsrechnung erfolgt ausschließlich durch die zuständigen Preußischen Behörden. Die Revision der Baurechnung der für Sonderrechnung des Hessischen Staates ausgeführten Bauten und Beschaffungen erfolgt durch die zuständigen Hessischen Behörden.

Berechtigung Preußens zur Uebernahme der für Sonderrechnung Hessens erforderlichen Aufwendungen.

(4) Sofern die Mittel, welche nach der Meinung der Preußischen Regierung auf den Hessischen Strecken für Ergänzung der Anlagen oder Betriebsmittel nach obiger Vereinbarung von der Hessischen Regierung aufzubringen sind, nicht zur Verfügung gestellt werden sollten, so soll Preußen befugt sein, die betreffenden im Betriebs- oder Verkehrsinteresse für nothwendig erachteten Aufwendungen für

eigene Rechnung mit der Wirkung zu machen, daß die Zinsvergütung der Preußischen Theilungsziffer zuwächst.

Verwaltungsbehörden.

Centralverwaltung.

Artikel 13.

(1) In der Centralbehörde der Gemeinschaftsverwaltung wird eine etatsmäßige Stelle für einen Hessischen vortragenden Rath vorgesehen.

Bezirke der Gemeinschaftsdirektionen.

(2) Die unmittelbare Leitung und Beaufsichtigung der in die Gemeinschaft eingeworfenen Hessischen Strecken erfolgt durch eine in Mainz zu errichtende Eisenbahndirektion beziehungsweise durch die Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M. Ueber die Zutheilung der Hessischen Strecken an die eine oder andere dieser Eisenbahnbehörden wird besondere Verständigung erfolgen. Welche Preußischen Strecken dem Direktionsbezirke Mainz einzufügen sind, bleibt der Entschließung der Preußischen Staatsregierung vorbehalten.

Direktion zu Mainz.

(3) In Bezug auf den Wirkungskreis und die Geschäftsbehandlung wird die Eisenbahndirektion zu Mainz den Königlich Preußischen Eisenbahndirektionen gleichgestellt. Die Ernennung des Präsidenten dieser Direktion bleibt der Preußischen Regierung vorbehalten.

Bezeichnung der auf Hessischem Gebiet belegenen Dienststellen.

(4) Die Dienststellen auf Hessischem Gebiet werden die Bezeichnung als „Großherzoglich Hessische“ insoweit führen, als die gleichen Stellen in Preußen die Bezeichnung als „Königlich Preußische“ führen.

Hessische Beamte der Gemeinschaftsverwaltung.

Artikel 14.

Im Allgemeinen.

(1) Die aus dem anliegenden Verzeichniß C sich ergebenden Stellen der Gemeinschaftsverwaltung sind mit Hessischen Beamten zu besetzen. Die Annahme, Ernennung und Pensionirung der Beamten und des sonstigen Dienstpersonals der Betriebsgemeinschaft bleibt jedoch auch bezüglich der Hessischen Beamten der Gemeinschaftsverwaltung vorbehalten, soweit nicht nachstehend Ausnahmen hiervon vereinbart sind.

Stellen für höhere Beamte.

(2) Von den Hessischen Mitgliedern der Gemeinschaftsdirektionen sind mit dem Beginn der Gemeinschaftsverwaltung fünf der Direktion zu Mainz und zwei der Direktion zu Frankfurt a. M. zutheilen. Eines der Hessischen Mitglieder der Direktion zu Mainz wird die Stellung eines Ober-Regierungsraths oder Ober-Bauraths erhalten.

Etwaige Anfragen der Hessischen Regierung und Mittheilungen an dieselbe über die Verhältnisse der Gemeinschaft werden durch die Hessischen Mitglieder der Gemeinschaftsdirektionen erledigt. Das hierzu erforderliche Material wird denselben seitens der Gemeinschaftsdirektionen zur Verfügung gestellt werden. Die Hessische Regierung ernennt ferner die Vorstände der Inspektionen mit Bezirken von überwiegend Hessischen Strecken.

Stellen für sonstige Beamte.

(3) Von denjenigen Stellen, in welchen nach den jeweilig geltenden Grundsätzen die erste etatsmäßige Anstellung der Beamten der verschiedenen Dienstklassen erfolgt, soll eine bestimmte Zahl für Hessische Stellen ausgeschieden werden.

Diese Ausscheidung wird bezüglich des Personals bei den Direktionen und Inspektionen sowie des Fahr- und Zugpersonals nach dem Verhältniß der Größe und Bedeutung der zusammengelegten Strecken, bezüglich der sonstigen Stellen nach dem Personalbedarf der im Eigenthum Hessens befindlichen Strecken bemessen werden. Die erstmalige Ausscheidung ergiebt sich aus Abschnitt II und III des Verzeichnisses (Anlage C), welches von fünf zu fünf Jahren einer Revision im Wege der freien Verständigung beider Regierungen unterzogen wird.

Verzeichniß Hessischer Stelleninhaber.

(4) Die Gemeinschaftsverwaltung wird besondere Nachweisungen über die Besetzung des Hessischen Stellenantheils führen und die in der Besetzung eintretenden Veränderungen der Hessischen Regierung periodisch mittheilen.

Beförderungsstellen.

(5) Die in der Gemeinschaftsverwaltung zur Anstellung gelangenden Hessischen Beamten erlangen die Berechtigung, nach Dienstalter und Qualifikation ebenso wie die Preußischen Beamten in höhere Stellen innerhalb des ganzen Gebietes der Gemeinschaftsverwaltung aufzurücken, ohne ihre Eigenschaft als Hessische Staatsbeamte zu verlieren. Die Beförderung der höheren Hessischen Beamten wird auch bezüglich der nicht mit Hessischen Beamten zu besetzenden Stellen nach Maßgabe der Bestimmungen des Artikels 15 durch die Hessische Regierung ausgesprochen, diejenige der mittleren und unteren Beamten im Namen der Hessischen Regierung durch die Gemeinschaftsverwaltung. Für die Anstellung als Präsident einer Eisenbahndirektion ist der Uebertritt in den Preußischen Staatsdienst erforderlich.

Grundsätze für die Heranziehung der Beamten zu den Staatssteuern.

(6) Gehalt, Pension oder Wartegeld der im Dienste der Gemeinschaft verwendeten Beamten oder ihrer Hinterbliebenen sind gegen Erstattung von der Gemeinschaft aus der Kasse des Staates zu zahlen, von dem oder in dessen Namen die Beamten angestellt sind (vergl. §. 4 des Gesetzes vom 13. Mai 1870, betreffend die Beseitigung der Doppelbesteuerung). Wegen der Erstattung der Zahlungen aus der Preußischen Allgemeinen Wittwen-Verpflegungsanstalt und der Hessischen Civildiener-Wittwenkasse vergleiche oben Artikel 9 und 10.

Artikel 15.

Hessische Beamte.

Ernennung der höheren Beamten.

(1) Die Ernennung der höheren Hessischen Eisenbahnbeamten mit dem ihrer amtlichen Stellung entsprechenden Rang und Titel erfolgt durch die Hessische Regierung nach vorherigem Benehmen mit der Preußischen Regierung, die Verleihung der Stellen in der Gemeinschaftsverwaltung mit dem damit verbundenen Gehalt durch die zuständige Behörde der Gemeinschaftsverwaltung. Für die Ernennung ist die Ablegung der betreffenden Hessischen Staatsprüfung erforderlich. Wenn gegen die Ernennung Preußischerseits wesentliche Bedenken geltend gemacht werden oder späterhin die Entfernung bereits ernannter Beamten aus besonderen Gründen beantragt wird, so wird derartigen Wünschen thunlichst Rechnung getragen werden.

Ernennung der mittleren und unteren Beamten.

(2) Bei der Besetzung der Stellen des Hessischen Antheils (Artikel 14 Absatz 3) sind in erster Reihe nur Hessische Staatsangehörige zu berücksichtigen

und können derartige Stellen anderen Anwärtern nur dann verliehen werden, wenn qualifizirte Hessische Anwärter für dieselben nicht vorhanden sind. Die Vorrechte der Militäranwärter vor den Civilanwärtern werden hierdurch nicht berührt, doch haben auch bei den Militäranwärtern die Hessischen Anwärter nach Maßgabe des §. 18 Absatz 1 der vom Bundesrath erlassenen Anstellungsgrundsätze den Vorzug. Die Ernennung erfolgt durch die zuständigen Behörden der Gemeinschaftsverwaltung im Namen der Hessischen Regierung. Die unwiderrufliche Anstellung bleibt der Hessischen Regierung vorbehalten und kann nur auf Vorschlag der Gemeinschaftsverwaltung erfolgen. Wenn späterhin die Entfernung bereits ernannter Beamten aus besonderen Gründen beantragt wird, so wird derartigen Wünschen thunlichst Rechnung getragen werden.

Vereidigung.

(3) Die diensteidliche Verpflichtung Hessischer Beamten für den Dienst der Gemeinschaftsverwaltung erfolgt durch die Behörden dieser Verwaltung. Die Vereidigung der Hessischen Beamten nach Artikel 108 der Hessischen Verfassungsurkunde erfolgt seitens der Hessischen Regierung und soll ebenso wie die Vereidigung Preußischer Beamten durch die Preußische Regierung für das ganze Gebiet der Gemeinschaftsverwaltung gelten.

Versetzung.

(4) Die Versetzbarkeit der in Hessischen Stellen (Artikel 14 Absatz 2 und 3) angestellten Beamten unterliegt folgenden Beschränkungen:

Es sollen stets

a) bei der Eisenbahndirektion zu Mainz mindestens zwei Hessische Mitglieder, darunter ein Ober-Regierungsrath oder Ober-Baurath, bei der Eisenbahndirektion zu Frankfurt a. M. mindestens ein Hessisches Mitglied vorhanden sein;

b) die Stellen der Vorstände bei den Hessischen Betriebsinspektionen (Artikel 14 Absatz 2) und die Hälfte der Hessischen Verkehrsinspektionen mit Hessischen Beamten besetzt sein; ferner

c) von den übrigen Beamten der Direktionen und Inspektionen (Anlage C von 3 bis 7) mindestens 75 Prozent innerhalb der beiden Direktionsbezirke Mainz und Frankfurt a. M.;

d) von den Beamten des Fahr- und Zugdienstes mindestens 75 Prozent innerhalb der Direktionsbezirke Mainz, Frankfurt a. M., Cassel, Saarbrücken und Cöln;

e) von den übrigen Beamten mindestens 75 Prozent auf Hessischem Gebiet vorhanden sein.

Versetzungen, bei welchen die vorstehenden Bestimmungen nicht eingehalten werden, sind nur mit Zustimmung der Hessischen Regierung zulässig.

Pensionirung.

(5) Die Pensionirung der höheren Beamten und der unwiderruflich angestellten mittleren und unteren Beamten erfolgt durch die Hessische Regierung, diejenige der übrigen Beamten im Namen der Hessischen Regierung durch die Gemeinschaftsverwaltung.

Disziplinarverhältniß.

(6) Auf alle Beamten der Gemeinschaftsdirektionen finden — unbeschadet des daneben bestehenden Unterordnungsverhältnisses der von Hessen ernannten

Direktionsmitglieder zur Hessischen Regierung — die für die Preußischen Staatseisenbahnbeamten geltenden „gemeinsamen Bestimmungen für alle Beamten im Staatseisenbahndienst" gleichmäßige Anwendung. Bezüglich der Disziplinargewalt gegenüber den Hessischen Beamten der Gemeinschaftsverwaltung wird vereinbart, daß

1) hinsichtlich der auf Widerruf oder Kündigung angestellten Beamten die Bestimmungen der Preußischen Disziplinargesetze,
2) hinsichtlich der unwiderruflich angestellten Beamten:
   a) für die Verhängung von Ordnungs- und Geldstrafen die Bestimmungen der Preußischen Disziplinargesetze,
   b) für die Entfernung aus dem Amte sowohl hinsichtlich der Formen des Verfahrens wie der Zuständigkeit der Behörden die Bestimmungen der Hessischen Disziplinargesetze

Anwendung finden sollen.

Besoldung, Dienstgelder, Pension, Hinterbliebenengelder.

(7) Die Gewährung von Gehältern und sonstigen Dienstgeldern an die Hessischen Beamten soll nach Preußischen Grundsätzen erfolgen, desgleichen die Gewährung von Pensionen und Wittwen- und Waisengeldern. Die Hessische Regierung wird die gesetzlichen Bestimmungen über die Pensionirung der im Dienste der Gemeinschaft verwendeten Hessischen Beamten und über die Versorgung ihrer Hinterbliebenen mit den bezüglichen Bestimmungen der Preußischen Gesetze mit der Maßgabe in Einklang bringen, daß das Recht der Hessischen Regierung, Pensionirungen ohne vorgängiges Disziplinarverfahren eintreten zu lassen, unberührt bleibt. Von diesem Rechte soll indessen ohne Zustimmung der Gemeinschaftsverwaltung kein Gebrauch gemacht werden.

Die Möglichkeit, daß ein Beamter bezüglich seiner Pension und Hinterbliebenenversorgung neben seinen Ansprüchen nach den Grundsätzen der Gemeinschaftsverwaltung noch besondere Ansprüche an die Hessische Civildiener-Wittwenkasse nach Analogie der Bestimmungen für die Preußische Allgemeine Wittwen-Verpflegungsanstalt erwerben kann, soll ausgeschlossen bleiben. Falls die Hessische Regierung ihren Beamten eine solche Möglichkeit eröffnen sollte, würden die daraus entstehenden Ausgaben von der Gemeinschaft nicht ersetzt werden.

Dienstuniform.

(8) Die Uniform der Hessischen Beamten soll derjenigen der Preußischen Beamten gleich sein, mit der Maßgabe jedoch, daß besondere Hessische Hoheitsabzeichen, wie besondere Kokarde, angelegt werden.

Artikel 16.

Uebernahme der Beamten der Hessischen Staatsbahnen und der Hessischen Ludwigsbahn in den Gemeinschaftsdienst.

Im Allgemeinen.

(1) Das gesammte, beim Beginn der Betriebsgemeinschaft im Hessischen Staatseisenbahndienste und bei der Hessischen Ludwigsbahn vorhandene Dienstpersonal wird, soweit nicht im Vertrage mit dieser Bahn etwas Anderes vereinbart

wird, in den Gemeinschaftsdienst übernommen. Die bei der erstmaligen Etatsaufstellung (Artikel 12) für die bisherigen Strecken der Hessischen Staatsbahnen und der Hessischen Ludwigsbahn vorgesehenen Stellen sind in erster Reihe für die Beamten dieser Bahnen bestimmt.

Hessische Staatsbeamte.

(2) Die Hessischen Staatsbeamten können nach ihrer Wahl hinsichtlich der Gehaltsbezüge wie der Ansprüche auf Ruhegehalt und Hinterbliebenengelder in ihrem bisherigen Verhältniß verbleiben oder in das Verhältniß der Gemeinschaftsbeamten übertreten. Im ersteren Falle verbleiben ihnen die bisherigen Bezüge und Ansprüche mit der Aussicht auf Verbesserung derselben in bisheriger Weise. Im letzteren Falle werden sie mindestens nach ihren bisherigen dienstlichen Bezügen unter die Beamten der Gemeinschaftsverwaltung eingereiht und erwerben Ansprüche auf Ruhegehalt und Hinterbliebenenbezüge nach Maßgabe der gesetzlichen Bestimmungen und des ihnen im Hessischen Staatsdienst wie im Gemeinschaftsdienst beigelegten Dienstalters. Für die in dieser Weise in das Verhältniß der Gemeinschaftsbeamten übertretenden Hessischen Beamten bildet das von ihnen zur Zeit ihres Uebertritts bezogene Gehalt den Mindestbetrag des ihnen in der Gemeinschaftsverwaltung zu gewährenden Diensteinkommens und der zur Zeit ihres Uebertritts erdiente Anspruch auf Pension und Hinterbliebenenversorgung den Mindestbetrag der im neuen Verhältniß zu gewährenden derartigen Bezüge.

Gesellschaftsbeamte.

(3) Die Pensionskasse der Hessischen Ludwigsbahn wird vom Beginn der Betriebsgemeinschaft ab für neue Mitglieder geschlossen. Die dieser Kasse sowie der bereits geschlossenen Pensionskasse der Oberhessischen Bahnen angehörigen Beamten haben, so lange sie eine etatsmäßige Stelle in der Gemeinschaftsverwaltung nicht erhalten, in der Kasse zu verbleiben und erwerben durch Weiterzahlung der Beiträge Ansprüche nach Maßgabe der Kassenstatuten unter Berücksichtigung der ganzen Beitragszeit. Erhalten solche Beamte eine etatsmäßige Stelle, so sind sie berechtigt, aus der Beamtenpensionskasse ihrer früheren Verwaltung auszuscheiden. Verbleiben sie in der Kasse, so werden die nach Maßgabe ihrer Beitragszeit erworbenen statutmäßigen Bezüge an Pension und Hinterbliebenengeldern um den Betrag der gleichartigen gesetzlichen Bezüge, welche sie im Gemeinschaftsdienst erdient haben, gekürzt.

Artikel 17.

Hoheitsrechte.

(1) Die Bahnpolizei und die Aufsicht über den Bau und Betrieb der in die Gemeinschaft fallenden Bahnen wird durch die zuständigen Verwaltungsorgane der Gemeinschaft ausgeübt.

(2) Die Genehmigung zur Einstellung des Betriebes sowie zur Aufhebung von Stationen und die Genehmigung zur Aenderung des Betriebes durch Einführung oder Aufhebung der Bahnordnung für die Nebeneisenbahnen auf einzelnen Strecken soll seitens der Gemeinschaftsverwaltung nicht ohne die Zustimmung der Hessischen Regierung erfolgen, sofern es sich um Bahnstrecken, welche auf Hessischem Gebiete belegen sind, handelt. Die Hessische Regierung wird in diesem

Falle auf die Wünsche und Interessen der Gemeinschaftsverwaltung thunlichst Rücksicht nehmen.

(3) Die in den reichsgesetzlichen, auf Eisenbahnen bezüglichen Bestimmungen der Landesaufsichtsbehörde vorbehaltenen Rechte bezüglich der Hessischen Strecken werden durch die Gemeinschaftsverwaltung ausgeübt.

(4) Die Hoheitsrechte des Hessischen Staates (insbesondere auch die Rechte der Hessischen Regierung als Landespolizeibehörde) bezüglich der auf Hessischem Gebiet belegenen Bahnen bleiben im Uebrigen unberührt.

Artikel 18.

Betriebsverwaltung.

Im Allgemeinen.

(1) Die Gemeinschaftsverwaltung wird die Preußischen und Hessischen Linien als einheitliches Netz verwalten und dieselben in jeder Beziehung gleichmäßig behandeln; sie wird die Verkehrs- und volkswirthschaftlichen Interessen der Hessischen Landestheile dabei in gleicher Weise berücksichtigen wie diejenigen der Preußischen Gebietstheile.

Tarife.

(2) Für die von Hessen in die Gemeinschaft einzubringenden Bahnen werden die allgemeinen Tarifvorschriften und Tarife, welche auf den westlichen Preußischen Staatsbahnen gelten — einschließlich der allgemein auf den Preußischen Staatsbahnen geltenden Ausnahmetarife —, eingeführt werden, soweit nicht zur Schonung der bestehenden Verhältnisse die zur Zeit geltenden Abweichungen des Personen- und Gepäcktarifs beibehalten werden. Im Uebrigen bleibt die Feststellung der Tarife der Gemeinschaftsverwaltung (nach den für die Preußischen Staatsbahnen geltenden Bestimmungen) mit der Maßgabe überlassen, daß von beabsichtigten wichtigeren Tarifänderungen für den Verkehr mit dem Hessischen Staatsgebiet der Hessischen Regierung vorher Kenntniß gegeben und etwaige Wünsche derselben hierbei thunlichst berücksichtigt werden.

Fahrpläne.

(3) Die Feststellung der Fahrpläne für die von Hessen in die Gemeinschaft einzubringenden Bahnen bleibt der Gemeinschaftsverwaltung vorbehalten. Die Fahrplanentwürfe für Strecken innerhalb des Hessischen Gebietes sind der Hessischen Regierung zur Aeußerung etwaiger Wünsche rechtzeitig vorher mitzutheilen. Auch soll ohne deren Zustimmung auf Hessischem Gebiet eine Verminderung der zur Zeit bestehenden Personenzüge (auch nicht durch Verwandlung eines Personenzuges in einen Schnellzug) und eine Verminderung der Schnellzugstationen nicht eintreten. Bezüglich der Fahrpläne derjenigen Bahnen, welche auf besondere Rechnung der Hessischen Regierung betrieben werden, werden deren Wünsche berücksichtigt werden, vorausgesetzt, daß nicht Betriebsrücksichten entgegenstehen.

Bezirks- und Landeseisenbahnrath.

(4) Die Betheiligung Hessischer Korporationen und Verbände am Bezirks- und Landeseisenbahnrath soll in der Weise erfolgen, daß

a) für die Direktionen zu Mainz und Frankfurt a. M. ein gemeinschaftlicher Bezirkseisenbahnrath unter Anwendung der Vorschriften des Preußischen Gesetzes, betreffend die Einsetzung von Bezirkseisenbahn-

räthen und eines Landeseisenbahnraths für die Staatseisenbahnverwaltung, vom 1. Juni 1882 gebildet wird,

b) von diesem Bezirkseisenbahnrath zwei Hessische Vertreter für den Landeseisenbahnrath gewählt werden,

c) der Hessischen Regierung das Recht zusteht, sich durch einen Vertreter bei den Verhandlungen des Bezirkseisenbahnraths zu betheiligen.

Pacht- und Mitbetriebsverhältnisse.

(5) Die Zuständigkeit der für das Gemeinschaftsgebiet eingerichteten Verwaltungsbehörden erstreckt sich zugleich auf die Pachtung, die Betriebsübernahme und den Mitbetrieb von Theilstrecken und Bahnhöfen fremder Bahnen sowie die Verpachtung, Betriebsüberlassung und Gestattung des Mitbetriebes von Theilstrecken und Bahnhöfen der Gemeinschaftsbahnen. Die Pachtung, die Betriebsübernahme und der Mitbetrieb sowie die Verpachtung, Betriebsüberlassung und die Gestattung des Mitbetriebes ganzer, zum gesonderten Betriebe geeigneter Bahnstrecken bedarf, soweit dieselben auf Hessischem Gebiet belegen sind, der Zustimmung der Hessischen Regierung.

Betriebsfonds.

(6) Mit dem Zeitpunkt des Eintritts der vereinbarten Betriebsgemeinschaft wird die Hessische Regierung der Preußischen Regierung einen unverzinslichen Zuschuß zum Betriebsfonds in Höhe von 3 Millionen Mark überweisen.

Artikel 19.

Auszahlung des Hessischen Antheils am Betriebsüberschuß.

Mit Ablauf jeden Vierteljahres ist eine provisorische Abrechnung über die Antheile der vertragschließenden Staaten an dem Betriebsüberschuß der Gemeinschaft aufzustellen und hiernach vorbehaltlich der endgültigen Ausgleichung die Abführung des Hessischen Antheils am Betriebsüberschusse der Gemeinschaft an die Hessische Hauptstaatskasse zu verfügen.

Artikel 20.

Bauverwaltung.

Im Allgemeinen.

(1) Die Ausführung des Baues neuer, für Rechnung der Hessischen Regierung herzustellender Bahnen wird nach den für die Preußische Staatsbahnverwaltung geltenden Grundsätzen seitens der Gemeinschaft bewirkt, sofern nicht auf den Wunsch der Hessischen Regierung im einzelnen Falle hiervon eine Ausnahme zugelassen wird.

Projekte für den Bau Hessischer Bahnen, welche in die Finanzgemeinschaft fallen.

(2) Die Projekte für den Bau neuer Bahnen, soweit sie auf Hessischem Gebiet belegen sind und für Rechnung der Hessischen Regierung ausgeführt werden, einschließlich der Spezialprojekte für die größeren Bauwerke, werden der Hessischen Regierung durch Vermittelung des Hessischen Mitgliedes der Gemeinschaftsdirektionen zur Prüfung vorgelegt werden. Hierbei sollen Wünsche der Hessischen Regierung, soweit solche über die landespolizeilichen Anforderungen hinaus geltend gemacht werden, thunlichste Berücksichtigung finden.

Projekte für den Bau Hessischer Bahnen, welche nicht in die Finanzgemeinschaft fallen.

(3) Bezüglich der Projekte der seitens der Gemeinschaft auszuführenden Bahnen, welche nicht in die Finanzgemeinschaft fallen, sollen die Wünsche der Hessischen Regierung beachtet werden, vorausgesetzt, daß nicht etwa Betriebsrücksichten entgegenstehen.

(4) Die Rechnung über die auf Kosten des Hessischen Staates auszuführenden Bahnen wird seitens der Gemeinschaftsverwaltung der Hessischen Regierung zur Revision vorgelegt werden.

Rechnungslegung.

Artikel 21.

Auflösung der Gemeinschaft.

(1) Die in diesem Vertrage vereinbarte Betriebsgemeinschaft ist unkündbar. Für den Fall, daß jedoch die vertragschließenden Staaten künftig die Auflösung der Gemeinschaft vereinbaren sollten, soll jeder Theil die in seinem Eigenthum befindlichen Strecken einschließlich der anschließenden auf fremdem Staatsgebiet belegenen, im Pachtbesitz der Gemeinschaft befindlichen Strecken nebst allem Zubehör und dem entsprechenden, nach dem Verhältniß ihrer Antheile an dem Betriebsüberschusse des letzten Rechnungsjahres zu ermittelnden Antheil an dem Betriebsmaterial für sich in Anspruch nehmen dürfen.

(2) Sofern Preußen auf Hessischen Strecken nach Maßgabe des Artikels 12 Absatz 4 Aufwendungen für eigene Rechnung gemacht hat, sind die aufgewendeten Beträge bei Auflösung der Gemeinschaft Hessischerseits an Preußen zurückzuzahlen.

Artikel 22.

Aufnahme anderer Eisenbahnverwaltungen in die Gemeinschaft.

Für den Fall, daß die Aufnahme in die Gemeinschaft von anderen Eisenbahnverwaltungen des Deutschen Reiches beantragt und von der Preußischen Regierung zugestanden werden sollte, wird die Hessische Regierung einen Widerspruch dagegen nicht erheben, wenn die finanziellen Beziehungen nach den in diesem Vertrage angewendeten Grundsätzen geregelt werden.

Artikel 23.

Uebertragung auf das Reich.

Jedem der beiden vertragschließenden Staaten soll es vorbehalten bleiben, für den Fall der Abtretung seines Eisenbahnbesitzes an das Deutsche Reich auch die aus diesem Vertrage erworbenen Rechte und Pflichten auf das Reich mit zu übertragen.

Artikel 24.

Ratifikation des Vertrages.

Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden soll in Berlin bewirkt werden.

So geschehen zu Bingen, den 23. Juni 1896.

(L. S.)	Brefeld.	(L. S.)	von Werner.
(L. S.)	Dr. Micke.	(L. S.)	Michell.
(L. S.)	Kirchhoff.	(L. S.)	Ewald.
(L. S.)	Lehmann.	(L. S.)	Wetz.
(L. S.)	Teßmar.	(L. S.)	Dr. Clemm.

Der vorstehende Staatsvertrag zwischen Preußen und Hessen vom 23. Juni 1896 ist ratifizirt worden. Die Auswechselung der Ratifikations-Urkunden hat stattgefunden.

Anlage A.

Betreffend: Vertrag mit der Verwaltung der Hessischen Ludwigsbahn über den Bau einer Eisenbahnbrücke zu Worms und die Erweiterung des Bahnhofs daselbst, Vermehrung der Betriebsmittel, sowie eine anderweite Regelung des Garantieverhältnisses.

Einleitung.

Da nach den Bestimmungen der der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft ertheilten Allerhöchsten Konzessions-Urkunden der Erwerb der in Hessen gelegenen Strecken dieser Bahn durch den Staat im Allgemeinen nach Maßgabe des Reinertrages erfolgen kann, wobei der Durchschnitt der der Verstaatlichung vorhergehenden fünf Jahre zu Grunde gelegt wird, da ferner diese Berechtigung des Staates auf den größten Theil des Hessischen Bahnnetzes seit dem 4. April 1893 eingetreten ist, so ist der Bahnverwaltung die Vornahme größerer Neubauten, Erweiterungen oder Ergänzungen um deswillen erschwert, weil die aus solchen Unternehmungen sich ergebenden Vortheile für den Reinertrag der Bahn sich erst nach und nach geltend machen und eine entsprechende Erhöhung des Ankaufswerthes der Bahn als Ersatz der auf die Erweiterung verwendeten Mittel nur dann erwartet werden kann, wenn die Verstaatlichung nicht vor Ablauf von fünf Jahren nach dem vollen Eintritt der aus der vorgenommenen Erweiterung erwarteten Mehrerträge erfolgen würde.

Um das Zustandekommen der zur Zeit besonders dringenden und wichtigen Unternehmungen, nämlich des Baues einer Eisenbahnbrücke zu Worms und der Erweiterung des Bahnhofs daselbst, sowie eine nothwendig gewordene außerordentliche Vermehrung der Betriebsmittel zu fördern, haben zwischen Kommissären der Großherzoglichen Regierung und der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft eingehende Verhandlungen stattgefunden. In dem Verlauf der Berathungen erschien es sowohl zur Klarstellung der Verhältnisse als namentlich zur Vereinfachung des Rechnungswesens ferner zweckmäßig, eine Fixirung des Staatszuschusses zu den garantirten Linien mit fallender Skala zu vereinbaren. Als Ergebniß dieser Verhandlung ist nachstehender Vertrag abgeschlossen worden.

Vertrag,

abgeschlossen zu Darmstadt am 3. November 1894

zwischen

der Großherzoglich Hessischen Regierung, vertreten durch Großherzoglichen Ministerialrath Michell, Großherzoglichen Ober-Finanzrath Ewald, Großherzoglichen Ober-Baurath Wetz einerseits,

und

der Hessischen Ludwigs-Eisenbahngesellschaft, vertreten durch die Herren Bankdirektor Hedderich, Vizepräsident des Verwaltungsraths, und Geheimer Regierungsrath Dr. Reinhard, Vorsitzender der Spezialdirektion, andererseits.

I. Staatszuschuß zu den garantirten Linien.

§. 1.

Der Staatszuschuß zu den garantirten Linien der Hessischen Ludwigsbahn wird, einschließlich des von dem Staate zu leistenden Beitrags zu den Kosten der gemeinschaftlichen Bahnhöfe für das Jahr 1894 auf 250 000 Mark festgesetzt und vermindert sich von da ab um jährlich 25 000 Mark, so daß nach Ablauf von zehn Jahren eine Zahlung von dem Staate nicht mehr zu leisten ist. Die Zahlung der Zuschüsse des Staates hat in der ersten Hälfte des Januar jeden Jahres zu erfolgen.

§. 2.

Das ausgeschiedene Rechnungswesen für die garantirten Linien kommt von 1894 an in Wegfall. Der von der Großherzoglichen Regierung bestellte kontrolirende Beamte bleibt mit den Befugnissen eines Großherzoglichen Regierungskommissärs auch fernerhin in Thätigkeit.

Der dem betreffenden Beamten jeweils verliehene Gehalt wird auch fernerhin von der Gesellschaft getragen.

Der dem kontrolirenden Beamten zur Zeit beigegebene Gehülfe wird von dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieses Vertrags an von der Großherzoglichen Regierung abberufen werden.

§. 3.

Mit Rücksicht auf §. 24 der Konzession vom 4. April 1868 behält sich die Großherzogliche Regierung das Recht vor, das ausgeschiedene Rechnungswesen nach Ablauf der in §. 1 erwähnten zehn Jahre jederzeit wieder einzuführen, sobald sie nach den finanziellen Ergebnissen des Betriebs die Wahrscheinlichkeit

nahe gerückt erachtet, daß die in dem oben angezogenen §. 24 stipulirte Rückerstattungspflicht eintreten könnte.

Auch für die Reinertragsberechnung für Erbach—Eberbach und Babenhausen—Hanau, deren Aufstellung zunächst ebenfalls in Wegfall kommen soll, gilt die gleiche Bestimmung.

§. 4.

An Stelle der auf Grund der seitherigen Bestimmungen über die Staatsgarantie zu leistenden staatlichen Zuschüsse treten vom 1. Januar 1894 ab in jeder Beziehung die in §. 1 näher festgestellten Aversa.

Insofern es bei theilweiser Verstaatlichung darauf ankommen sollte, den auf die nicht zu verstaatlichenden garantirten Linien entfallenden und ferner noch zu entrichtenden Theil des Staatszuschusses zu berechnen, wird verabredet, daß eine solche Repartition nach Maßgabe des Durchschnitts der letzten fünf wirklich berechneten Jahre 1889 bis 1893 zu erfolgen habe.

Bis zum Abschluß der Abrechnung für 1893 werden vorläufig als Antheile bestimmt:

für die Odenwaldbahn .... 60 Prozent,
für die Rheinhessischen Linien .... 40 „ ,
für Worms—Bensheim .... — ,

wobei der Ueberschuß von Worms—Bensheim auf die Rheinhessischen Linien und die Odenwaldbahn nach Verhältniß des bisher zu beiden letzteren geleisteten Staatszuschusses vertheilt worden ist.

Die nach dem weiteren Inhalt dieses Vertrags zu leistenden besonderen Kapitalvergütungen werden hierdurch nicht berührt.

II. Erbauung einer Eisenbahnbrücke zu Worms.

§. 5.

Der Bau der Eisenbahnbrücke erfolgt nach dem von der Großherzoglichen Regierung festzustellenden Entwurf und Voranschlag unter Oberaufsicht der Großherzoglichen Regierung durch die Gesellschaft, welche die für den Bau der Brücke einschließlich aller Nebenarbeiten, insbesondere der Zufahrts- und Verbindungslinien mit den rechtsrheinischen Strecken einerseits und den Einführungslinien in den Bahnhof Worms andererseits, sowie weiter der Anlage eines zweiten Gleises von Biblis bis zur Einmündung in die Brücke, Beseitigung der Stationen Rosengarten und Worms-Hafen, Verlegung der Gleisverbindung nach dem Wormser Hafen u. s. w. erforderlichen Geldmittel durch Ausgabe von höchstens $3\frac{1}{2}$ prozentigen Prioritätsobligationen oder auf andere mit der Großherzoglichen Regierung zu vereinbarende Weise selbst aufbringt. Hierbei wird vereinbart, daß auf die Brücke nur die Kosten, welche bis zur Eingangsweiche des Bahnhofs entstehen, besonders zu verrechnen sind, und daß dieser Summe alsdann ein Pauschalbetrag von 150 000 Mark aus den für die Erweiterung des Bahnhofs Worms entstehenden Kosten zuzurechnen ist. Sollte es sich bei

der Aufstellung des speziellen Voranschlags herausstellen, daß das für den Bau der Brücke nebst Zubehör erforderliche Gesammtkapital den Betrag von 5 700 000 Mark übersteigt, so bleibt vorbehalten, zur Erhöhung dieser Garantiesumme die Zustimmung der Landstände einzuholen.

Verträge über Vergebung von Leistungen, deren anschlagsmäßiger Werth den Betrag von 50 000 Mark übersteigt, bedürfen der Zustimmung der Großherzoglichen Regierung.

§. 6.

Von Eröffnung der Brücke an zahlt der Staat der Gesellschaft die Zinsen des nach Ausweis der anerkannten Baurechnung für die Bauten aufgewendeten Kapitals zu dem Zinsfuß, welcher der von der Gesellschaft aufgenommenen Anleihe zu Grunde liegt. Bei der Berechnung des zu verzinsenden Kapitals wird die Differenz zwischen dem aus der Anleihe erzielten Nettoerlöse und dem Pariwerthe bei einer Begebung unter pari zugeschlagen, bei einer Begebung über pari abgesetzt. Die Bauzinsen kommen dem Kapitale in Aufrechnung, dagegen werden die Erlöse für die in Folge des Baues überflüssig gewordenen, veräußerten Objekte in Abzug gebracht. Als Bauzinsen kommen die für das jeweilig aufgenommene Schuld-(Prioritäten-) Kapital wirklich gezahlten Zinsbeträge, abzüglich der durch vorübergehende Veranlagung disponibler Baugelder erfallenen Rückeinnahmen in Betracht. Der Betrag der zur Deckung der Baukosten auszugebenden Obligationen ist jährlich oder in anderen angemessenen Perioden mit der Großherzoglichen Regierung zu vereinbaren. Der Begebungspreis wird mit Zustimmung der Großherzoglichen Regierung festgestellt.

§. 7.

Insoweit durch den Abbruch und die Veräußerung überflüssig werdender Anlagen und Objekte, insbesondere im Bahnhof Rosengarten und im Bahnhof Worms, eine Verminderung des materiellen Werthes der bestehenden Bahnanlagen herbeigeführt werden und hierfür nicht von dritten Interessenten Ersatz geleistet werden sollte, hat das Baukonto der Brücke hierfür aufzukommen, jedoch kommt diese Position für den Staat hinsichtlich der im §. 6 stipulirten Verzinsung nicht in Aufrechnung.

Dem seitherigen Anlagekapital des Bahnhofs Worms und der Linie Worms—Bensheim treten somit die für die Neubauten aufzuwendenden Anlagekosten abzüglich der Erlöse für Veräußerungen und der etwaigen Ersatzleistungen durch Dritte hinzu.

§. 8.

Die Gehalte, Diäten und sonstigen Bezüge des ausschließlich mit der Bauleitung und Aufsicht beschäftigten Personals, sowie auch die diesem Personal entstehenden Ausgaben für Reisekosten, Auslagen ꝛc. werden auf den Baufonds übernommen.

Für Remunerationen, welche für außergewöhnliche Dienstleistungen aus Anlaß des Baues an Beamte der Spezialdirektion oder deren Centralbüreau in Mainz gewährt werden, sowie zum Ersatz der Kosten für die durch den Bau erforderliche Einstellung von Hülfskräften bei diesem Büreau wird der Gesellschaft ein Aversionalbetrag von 2 Prozent der Bausumme vergütet. Gehalte oder Gehaltstheile, Diäten und Reisekosten von Beamten, die nicht ausschließlich bei dem Bau beschäftigt sind, können nicht auf den Baufonds übernommen werden.

§. 9.

Von dem nach §. 6 sich berechnenden Zinsenersatzanspruch kommen jedoch in Abzug und werden von der Gesellschaft übernommen:

1) wegen der in Folge des Brückenbaues mit der Eröffnung des Betriebs über die Brücke eintretenden Ersparnisse und Vortheile nach Aufrechnung der der Gesellschaft hierdurch erwachsenden Nachtheile oder Mehrausgaben 85 000 Mark,
2) wegen der durch die Brücke noch weiter allmählich eintretenden, nicht durch die allgemeine Verkehrsentwickelung bedingten Vortheile weiter 45 000 Mark.

Da die volle Wirkung dieser letzteren Vortheile als erst nach 10 Jahren eintretend angenommen wird, ist vereinbart, daß nach Ablauf des ersten Jahres nach Eröffnung der Brücke ein Zehntel des letzteren Betrags von 45 000 Mark, nach Ablauf des zweiten Betriebsjahres zwei Zehntel und weiter bis zum Ablauf des zehnten Jahres jährlich ein weiteres Zehntel zu Gunsten des Staates in Rechnung zu bringen sind.

Die Zahlung des vom Staate an die Gesellschaft alsdann noch zu entrichtenden Zinsenersatzes (§. 6) hat zu erfolgen in halbjährlichen Raten in der ersten Hälfte des Januar und Juli jeden Jahres postnumerando. In der Zeit nach Eröffnung der Brücke und vor Anerkennung der Baurechnung wird dieser Staatszuschuß für den Fall 3½ prozentiger Verzinsung der von der Gesellschaft aufgenommenen Anleihe provisorisch mit 85 000 Mark pro Jahr festgesetzt. Bei geringerer Verzinsung wird dieser Betrag entsprechend reduzirt. Dieser Zuschuß vermindert sich in den folgenden Jahren nach dem in diesem Paragraphen vereinbarten Maßstab. Nach Abschluß der Baurechnung, die längstens innerhalb drei Jahren nach der Inbetriebnahme von der Gesellschaft zu stellen ist, werden die auf die betreffenden Jahre entfallenden Zinsenbeträge endgültig festgestellt und die hiernach etwa erforderlichen Ausgleichungen vorgenommen.

§. 10.

Im Falle der Verstaatlichung nach Maßgabe der Konzessionsbedingungen werden der Gesellschaft die nach Prüfung der Baurechnung von der Großherzoglichen Regierung anerkannten, von der Gesellschaft aus eigenen Mitteln beziehungsweise aus Obligationen aufgebrachten Anlagekosten der Brücke und

der in §. 5 erwähnten Ausführungen nach Maßgabe der Bestimmungen des §. 6 vergütet, hierbei wird jedoch der mit 20 kapitalisirte Betrag der sofort mit der Eröffnung sich ergebenden, sowie der allmählich eintretenden Vortheile (130 000 Mark × 20 = 2 600 000 Mark) abgezogen und zwar in der Weise, daß dieser Abzug erst nach Ablauf von zehn Jahren nach Eröffnung der Brücke im vollen Betrage erfolgt, im Falle früherer Verstaatlichung aber der Abzug nach Ablauf des ersten Jahres nur ein Zehntel dieser Summe (= 260 000 Mark) betragen und von da an bis zum Ablauf des zehnten Jahres jährlich um je ein Zehntel steigen soll.

Erfolgt die Verstaatlichung während des Baues oder nach Betriebseröffnung der Brücke jedoch noch vor Ablauf eines vollen Betriebsjahres, so sind die bis dahin entstandenen Anlagekosten der Gesellschaft voll zu ersetzen. Wenn zur Zeit der Verstaatlichung für die Gesellschaft noch Verträge oder Verpflichtungen aus dem Brückenbau laufen, gehen dieselben auf den Staat über.

III. Erweiterung des Bahnhofs Worms.

§. 11.

Zu dem für die Erweiterung des Bahnhofs Worms erforderlich werdenden (ausschließlich des in §. 5 erwähnten, auf das Brückenkonto fallenden Pauschalbetrags von 150 000 Mark annähernd zu 2 500 000 Mark veranschlagten) Kapital zahlt der Staat wegen Einführung einer Nebenbahn einen einmaligen Baarbeitrag von 300 000 Mark zur Deckung der Grunderwerbs-, Anlage- und späteren Unterhaltungskosten des hierauf entfallenden Theils der Erweiterung.

Dieser Baarzuschuß ist fällig mit einem Drittel am Ende des ersten Baujahres, mit einem Drittel am Ende des zweiten Baujahres und mit einem Drittel bei Betriebseröffnung des Bahnhofs. Für den Baarzuschuß sind alle innerhalb der Grenzen des Bahnhofs Worms für die fragliche Nebenbahn erforderlichen Gleis- und sonstigen Anlagen nach einem noch zu vereinbarenden Projekte herzustellen und dauernd zu unterhalten. Ueber die Betheiligung des Staates an den jährlichen Betriebskosten bleibt Vereinbarung vorbehalten.

Die Zinsen des verbleibenden, von der Gesellschaft aufzubringenden Restes werden von der Eröffnung an zu drei Fünfteln von der Gesellschaft, zu zwei Fünfteln von dem Staate getragen mit der Maßgabe, daß die Zinszahlung des Staates sich nach Ablauf des ersten Betriebsjahres um ein Zehntel, nach Ablauf des zweiten Betriebsjahres um zwei Zehntel u. s. w. jährlich um ein weiteres Zehntel vermindert, mithin nach Ablauf von zehn Jahren aufhört.

Die Zahlung dieser Zinsen, für welche für die Zeit nach Eröffnung des vollen Betriebs, jedoch vor Abschluß der Baurechnung provisorisch der Betrag von 30 000 Mark angenommen wird, hat unter den im §. 9 für die Zinszahlungen wegen der Brücke festgesetzten Modalitäten zu erfolgen. Für den Fall einer geringeren als $3\frac{1}{2}$ prozentigen Verzinsung des Anleihekapitals gilt ebenfalls die in §. 9 enthaltene Bestimmung.

Die Bestimmungen, welche für die Ermittelung des Anlagekapitals für die Rheinbrücke getroffen sind (§. 6), sowie die Bestimmungen in §. 7 und §. 8 finden auf den Bahnhof Worms analoge Anwendung. Als Zeitpunkt der Inbetriebnahme der vollendeten erweiterten Bahnhofsanlagen gilt für das Rechnungswesen und für die Verrechnung mit dem Staate der Termin der Betriebseröffnung der Brücke. Bis zu diesem Termin werden die Bauzinsen des gesammten Bauaufwandes für den Bahnhof jeweilig dem Baukonto des Bahnhofs Worms belastet und von hier ab erst beginnt die Beitragsleistung des Staates zur Verzinsung in der vorstehend verabredeten Weise.

§. 12.

Bezüglich der Betheiligung am Kapital im Falle der Verstaatlichung wird vereinbart, daß nach Abzug des nach §. 5 auf das Brückenkonto zu übernehmenden Pauschalbetrags von 150 000 Mark die Gesellschaft ein Viertel des Gesammtkapitals, der Staat drei Viertel unter der Bedingung trägt, daß der hiernach und nach Abzug des nach §. 11 geleisteten Baarbeitrags auf ihn entfallende, bei der Verstaatlichung der Gesellschaft besonders zu vergütende Betrag sich in den ersten fünf Jahren nach Ablauf des ersten Betriebsjahres um jährlich 4 Prozent, in den folgenden zehn Jahren um jährlich 8 Prozent vermindert, so daß nach Ablauf von fünfzehn Jahren eine besondere Kapitalvergütung nicht mehr zu leisten ist.

Tritt die Verstaatlichung während der Bauzeit ein, so sind der Gesellschaft die bis dahin von ihr aufgewendeten Anlagekosten zu drei Viertel vom Staate zu ersetzen.

§. 13.

Um die Gesellschaft vor einem Kapitalverlust zu bewahren, der dadurch entstehen würde, daß die anderweit nicht gedeckten Mehrkosten für Unterhaltung des erweiterten Bahnhofs in der Betriebsrechnung demnächst als Mehrausgabe erscheinen und daher von dem mit dem Zwanzigfachen zu kapitalisirenden Reinertrag abgehen, soll das Zwanzigfache der als Antheil des Staates berechneten Mehrkosten von 11 750 Mark = 235 000 Mark dem zu vergütenden Kapital zugesetzt werden. Da aber die Mehrkosten erst nach fünf Jahren bei der durchschnittlichen Reinertragsberechnung voll zur Wirkung kommen, sind nach Ablauf des ersten Betriebsjahres nur 47 000 Mark ($= {}^1/_5$), nach Ablauf des zweiten Jahres 94 000 Mark ($= {}^2/_5$) und erst nach Ablauf des fünften Jahres und von da weiter 235 000 Mark zu vergüten. Nach Ablauf des fünfzehnten Jahres kommt dieser Betrag mit der nach §. 12 zu leistenden Kapitalvergütung in Wegfall.

§. 14.

Bei Berechnung der der Gesellschaft durch den Bau der Brücke und die Erweiterung des Bahnhofs erwachsenden Mehrausgaben sind die Mehrkosten für Erneuerung nicht berücksichtigt. Der Staat wird deshalb dem Erneuerungsfonds der garantirten Linien jährlich den Betrag von 8 000 Mark zuführen.

IV. Vermehrung der Betriebsmittel.

§. 15.

Für die Beschaffung von 400 Güterwagen und 30 Personenwagen III. Klasse wird im Falle des Eintritts der Verstaatlichung vor dem 1. April 1899 neben dem konzessionsmäßigen Kaufpreis für die Bahn eine besondere Entschädigung zugestanden, welche, wenn die Verstaatlichung erfolgt:

zwischen dem 1. April 1894 und 1. April 1895 gleich ist $^3/_4$,
= = 1. = 1895 = 1. = 1896 = = $^1/_2$,
= = 1. = 1896 = 1. = 1897 = = $^6/_{16}$,
= = 1. = 1897 = 1. = 1898 = = $^4/_{16}$,
= = 1. = 1898 = 1. = 1899 = = $^2/_{16}$,

nach dem 1. April 1899 = 0 des Beschaffungswerthes der bei der Verstaatlichung auf Hessen entfallenden Wagen.

§. 16.

Zur Bestreitung der Ausgaben, welche der Gesellschaft in Folge der Vereinbarungen in Abschnitt II bis IV dieses Vertrags erwachsen, wird die Großherzogliche Regierung der Gesellschaft die Genehmigung zur Emission höchstens $3^1/_2$ prozentiger Prioritätsobligationen bis zur Höhe des durch die gedachten Aufwendungen entstehenden Gesammtbetrags ertheilen.

§. 17.

Die den Bestimmungen der §§. 1, 9 und 11 zu Grunde liegenden Berechnungen gehen von der weiteren Voraussetzung aus, daß die den derzeitigen Tarifberechnungen zu Grunde liegenden kilometrischen Entfernungen durch den Brückenbau eine Veränderung nicht erleiden. Die virtuelle Länge des Rheinübergangs bei Worms wird daher nach wie vor gleich wie diejenige des Rheinübergangs bei Mainz behandelt, d. h. die tarifmäßigen Entfernungen zwischen Worms einerseits und Hofheim beziehungsweise Lampertheim andererseits und darüber hinaus werden auch nach der Eröffnung der Brücke mit denselben Längen in die Tarife eingestellt, wie sie auch seither in denselben eingerechnet sind. Sollte diese Tariflänge ohne Antrag der Gesellschaft um einen Kilometer gekürzt werden, so wächst zum Ersatze für den der Gesellschaft hierdurch entstehenden Einnahmeverlust der vom Staate für die Brücke zugebilligten jährlichen Subvention eine Summe von 15 000 Mark jährlich zu.

§. 18.

Die Großherzogliche Staatsregierung behält sich die Genehmigung Seiner Königlichen Hoheit des Großherzogs und die Zustimmung der Landstände vor.

Dessen zur Urkunde ist dieser Vertrag doppelt ausgefertigt, von beiden Theilen unterzeichnet und jedem Theil ein Exemplar zugestellt worden.

Michell. Hedderich.
Ewald. Dr. Reinhard.
Wetz.

Anlage B.

Verzeichniß

derjenigen

neuen Nebenbahnen, welche unter die Bestimmungen des Artikels 11 Absatz 2 des Staatsvertrags fallen.

1) Grünberg – Londorf,
2) Lollar – Londorf,
3) Nieder-Gemünden – Landesgrenze bei Nieder-Ofleiden,
4) Salzschlirf – Schlitz,
5) Laubach – Mücke,
6) Lauterbach – Grebenhain-Crainfeld,
7) Grebenhain-Crainfeld – Gedern,
8) Friedberg – Hungen,
9) Beienheim – Nidda,
10) Offenbach – Reinheim nebst Abzweigung von Bieber nach Dietzenbach und Verbindungsbahn nach dem Hafen in Offenbach,
11) Ober-Roden – Dreieichenhain – Offenbach mit Abzweigung von Dreieichenhain nach Langen-Bahnhof und von Sprendlingen nach Langen,
12) Lorsch – Heppenheim – Fürth,
13) Weinheim – Fürth,
14) Mörlenbach – Wahlen,
15) Bodenheim – Heßloch-Dittelsheim – Osthofen,
16) Worms – Gundheim,
17) Undenheim – Nierstein,
18) Alzey – Odernheim,
19) Osthofen – Hamm – Guntersblum,
20) Bickenbach – Seeheim,
21) Darmstadt – Groß-Zimmern.

Anlage C.

Verzeichniß

der

gemäß Artikel 14 des Staatsvertrages mit Hessischen Beamten zu besetzenden Stellen.

Laufende Nr.	Bezeichnung der Stellen.	Anzahl.	Bemerkungen.
	I.		
1.	Vortragender Rath bei der Centralstelle	1	
2.	Direktionsmitglieder, darunter 1 Ober-Regierungs- oder Ober-Baurath	7	
	II.		
3.	Eisenbahn-Bau- und Betriebs-Inspektoren ...	2	
4.	Eisenbahnsekretäre:		
	a) nicht technische	56	Auf die nebenstehend berechneten Zahlen würde das Büreaupersonal der Hessischen Inspektionen anzurechnen sein.
	b) technische	13	
5.	Büreauassistenten	113	
6.	Zeichner und Kanzlisten	11	
7.	Billetdrucker, Kassen- und Büreaudiener	12	
8.	Lokomotivheizer	204	
9.	Schaffner, Bremser und Wagenwärter	265	
	III.		
10.	Vorstände der Betriebsinspektionen		Die Zahl der unter III aufgeführten Stellen bemißt sich nach dem bei der erstmaligen Etatsaufstellung von der Gemeinschaftsverwaltung festgestellten Bedarf für die Hessischen Strecken.
11.	" " Maschineninspektionen		
12.	" " Werkstätteninspektionen		
13.	" " Telegrapheninspektionen		
14.	" " Verkehrsinspektionen		
15.	Werkstättenvorsteher		
16.	Werkmeister		

Laufende Nr.	Bezeichnung der Stellen.	Anzahl.	Bemerkungen.
17.	Stationsverwalter, Stationsassistenten		
18.	Materialienverwalter II. Klasse		
19.	Schiffskapitän II. Klasse		
20.	Bahnmeister		
21.	Telegraphenmeister................		
22.	Telegraphisten		
23.	Lademeister		
24.	Rangirmeister		
25.	Wagenmeister		
26.	Werkführer		
27.	Maschinenwärter		
28.	Magazinaufseher		
29.	Trajektheizer		
30.	Portiers und Bahnsteigschaffner		
31.	Weichensteller..................		
32.	Brückenwärter		
33.	Matrosen....................		
34.	Bahn- und Krahnwärter		
35.	Nachtwächter		

(Nr. 9863.) Allerhöchster Erlaß vom 16. Dezember 1896, betreffend Einsetzung einer Eisenbahnbehörde in Mainz.

Auf Ihren Bericht vom 10. Dezember d. J. bestimme Ich zur Ausführung des Staatsvertrages zwischen Preußen und Hessen über die gemeinschaftliche Verwaltung des beiderseitigen Eisenbahnbesitzes vom 23. Juni 1896 im Einverständniß mit Seiner Königlichen Hoheit dem Großherzog von Hessen und bei Rhein, daß am 1. Februar 1897 eine nach Maßgabe der von Mir unterm 15. Dezember 1894 genehmigten Verwaltungsordnung für die Staatseisenbahnen (Gesetz-Samml. 1895 S. 11) Ihnen unmittelbar unterstehende Eisenbahndirektion mit dem Sitze in Mainz und der Firma: „Königlich Preußische und Großherzoglich Hessische Eisenbahndirektion" errichtet und dieser Behörde:

a) für die Zeit bis zum 1. April 1897 Verwaltung und Betrieb der zum Hessischen Ludwigs-Eisenbahnunternehmen gehörenden Strecken,

b) vom 1. April 1897 ab aber Verwaltung und Betrieb der ihr alsdann anderweit von Mir zu überweisenden Strecken des zu einer Betriebs- und Finanzgemeinschaft vereinigten Preußischen und Hessischen Staatseisenbahnnetzes

übertragen wird.

Dieser Erlaß ist durch die Gesetzsammlung zu veröffentlichen.

Neues Palais, den 16. Dezember 1896.

Wilhelm.

Thielen.

An den Minister der öffentlichen Arbeiten.

Redigirt im Bureau des Staatsministeriums.

Berlin, gedruckt in der Reichsdruckerei.